

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Analýza možností cykloturistiky v Jihomoravském kraji
Analysis of Possibilities of Cycle Tourism in the South Moravia Region

Student: Kristýna Paluříková
Vedoucí bakalářské práce: Ing. Terezie Mutinová

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Kristýna Paluříková**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu
Specializace: 02 Ekonomika cestovního ruchu
Téma: **Analýza možností cykloturistiky v Jihomoravském kraji**
Analysis of Possibilities of Cycle Tourism in the South Moravia Region

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska problematiky strategické analýzy a cykloturistiky
 3. Charakteristika Jihomoravského kraje
 4. Analýza podmínek Jihomoravského kraje a současného stavu cykloturistiky v tomto kraji
 5. Návrhy a doporučení
 6. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

GRASSEOVÁ, Monika et al. *Analýza podniku v rukou manažera. 33 nejpoužívanějších metod strategického řízení*. 2. vyd. Brno: BizBooks, 2012. ISBN 978-80-265-0032-2.
HALADA, Andrej et al. *Na kole křížem krájem po Moravě a Slezsku*. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007. ISBN 978-80-253-0331-3.
KOTLER, Philip a Kevin L: KELLER. *Marketing a management*. Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1359-5.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Terezie Bartusková**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 10.05.2013




Ing. Petra Horváthová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem celou práci vypracovala samostatně pod vedením Ing. Terezie Mutinové a uvedla jsem všechny použité zdroje.“

V Uherském Hradišti dne 15. července 2013

.....Paluříková.....

Kristýna Paluříková

Poděkování

„Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Terezii Mutinové za odbornou pomoc při psaní bakalářské práce.“

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	TEORETICKÁ VÝCHODISKA PROBLEMATIKY STRATEGICKÉ ANALÝZY A CYKLOTURISTIKY	10
2.1	CYKLOTURISTIKA	10
2.2	HISTORIE CYKLISTIKY	10
2.3	VÝHODY A NEVÝHODY CYKLISTIKY	11
2.4	ROZDĚLENÍ CYKLISTŮ	13
2.4.1	Základní typologie podle Cyklostrategie	13
2.5	DOPRAVNÍ KOMUNIKACE PRO CYKLISTY	15
2.6	DRUHY CYKLISTICKÝCH TRAS	17
2.7	ZNAČENÍ CYKLOTRAS	17
2.7.1	Finanční náročnost dopravního značení	18
2.8	PODPORA CYKLOTURISTIKY	18
2.8.1	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020	19
2.8.2	Česko jede	20
2.8.3	Kudy z nudy	20
2.8.4	Cyklisté vítáni	20
2.8.5	Koordinace sítě dálkových cyklotras ČR	21
2.8.6	Grantový program na podporu rozvoje stezek Greenways a drážních stezek	22
2.8.7	Central MeetBike	22
2.9	PODPORA ROZVOJE CYKLOTRAS	23
2.9.1	Pravidla vedení cyklotras	23
2.9.2	Financování cyklostezek	25
2.10	STRATEGICKÁ ANALÝZA	25
2.10.1	Analýza makrookolí	25
2.10.2	Analýza mikrookolí	27
2.10.3	Swot analýza	28
3	CHARAKTERISTIKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE	30

3.1	ÚVOD	30
3.2	BRNO A OKOLÍ	31
3.3	MORAVSKÝ KRAS A OKOLÍ	32
3.4	LEDNICKO-VALTICKÝ AREÁL	32
3.5	PODYJÍ A OKOLÍ	34
3.6	SLOVÁCKO	34
3.7	UHERSKÉ HRADIŠTĚ	35
3.8	CYKLOTURISTIKA V JIHOMORAVSKÉM KRAJI.....	36
3.9	REGIONÁLNÍ CYKLOTRASY	36
3.9.1	Moravské vinařské stezky	36
3.9.2	Lichtenštejnské stezky	37
3.9.3	Tematické cyklostezky Oslavanska	37
3.9.4	Pátevní cyklostezka Krumlovsko-Jevišovicko	38
3.9.5	Stezka srdcem jižní Moravy.....	38
3.10	EUROVELO PROCHÁZEJÍCÍ JIHOMORAVSKÝM KRAJEM	39
3.11	DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA A SLUŽBY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI	40
3.12	CYKLISTICKÉ AKCE.....	43
4	ANALÝZA PODMÍNEK JIHOMORAVSKÉHO KRAJE A SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY V TOMTO KRAJI.....	44
4.1	PRŮMĚRNÝ CYKLISTA.....	44
4.2	DÉLKA CYKLOTRAS	45
4.3	POSTAVENÍ JIHOMORAVSKÉHO KRAJE NA „CYKLISTICKÉM TRHU“	46
4.4	SČÍTÁNÍ UŽIVATELŮ CYKLOSTEZEK V JIHOMORAVSKÉM KRAJI.....	47
4.5	NEHODOVOST CYKLISTŮ	47
4.6	NOVÉ CYKLOSTEZKY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI.....	48
4.7	PROPAGACE V JIHOMORAVSKÉM KRAJI	48
4.8	INTERNETOVÉ PORTÁLY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE	49
4.9	NÁVRH CYKLISTICKÉHO VÝLETU PO OKOLÍ MĚSTA BRNA	50
4.10	SWOT ANALÝZA CYKLOTURISTIKY V JIHOMORAVSKÉM KRAJI	52
4.10.1	Silné stránky	52
4.10.2	Slabé stránky.....	53
4.10.3	Příležitosti.....	53
4.10.4	Hrozby.....	54
5	NÁVRHY A DOPORUČENÍ.....	56
5.1	PROPOJENÍ SILNÝCH STRÁNEK (S) S HROZBAMI (T)	56
5.1.1	Vyhodnocení.....	57

5.2	PROPOJENÍ SLABÝCH STRÁNEK (W) S PŘÍLEŽITOSTMI (O).....	58
5.2.1	Vyhodnocení.....	60
6	ZÁVĚR	61
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	62
	SEZNAM ZKRATEK	66
	PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	68
	SEZNAM PŘÍLOH	69
	PŘÍLOHY	71

1 ÚVOD

Cykloturistika se stala hojně pěstovanou sportovní činností. Zájmem o zdravý životní styl a zvýšenou kvalitou a dostupností kol a také stále se zvyšujícím počtu budování tras pro cyklisty zažívá cykloturistika velký rozvoj. Dovolena v sedle kola je čím dál lákavější možnost. V mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují a nabídka možností stále roste. Poskytování možností pro cykloturistiku je významnou ekonomickou aktivitou. Trh cykloturistiky přináší alternativní formu udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Cykloturistika nezatěžuje životní prostředí, vyvolává pouze minimální náklady obcím a naopak zvyšuje počet pracovních míst v oblasti pomocí doprovodných služeb pro cyklisty.

Jihomoravský kraj je svou polohou jako zrozený pro tento druh zábavy. Nabízí široké spektrum možností pro cykloturistiku po celém svém okolí. Díky svým historickým památkám, řadou chráněných krajinných oblastí a krásnou přírodou láká cykloturisty i turisty. Funguje zde bohatá síť značených cyklistických tras a lesní cesty jsou využity i pro potřeby terénních cyklistů. Velkým lákadlem jsou Moravské vinařské stezky.

Pro svoji bakalářskou práci jsem si vybrala cykloturistiku, ať už z důvodu rozvíjejícího se druhu cestovního ruchu a velkého nárůstu zájmu o tento druh volnočasových aktivit, ale také proto, že je mi to téma ze všech zábavných činností nejbližší a sama mu věnuji svůj volný čas. Bakalářská práce je založena na znalostech a poznatcích, které jsem získala z odborné literatury a důvěryhodných internetových stránek. Čerpá také z mých vlastních zkušeností a informací, kterých jsem nabyla během studiu na vysoké škole.

Cílem mé bakalářské práce bylo analyzovat dostupné dokumenty a materiály, které se věnují tomuto odvětví cestovního ruchu, vystihnout současný stav cykloturistiky v Jihomoravském kraji, navrhnout trasu výletu v Jihomoravském kraji, sestavit SWOT analýzu a vygenerovat cíle a opatření pro zlepšení podmínek v Jihomoravském kraji z pohledu cykloturistiky.

Bakalářská práce je rozčleněna na dvě části. Teoretickou a praktickou část. Teoretická část bakalářské práce se zabývá cykloturistikou jako celku. Vymezuje základní pojmy spojené s cykloturistikou, historii, seznamuje s projekty, které se snaží o rozvoj cykloturistiky a také

všeobecně cyklistiky v České republice. Hlavní částí této kapitoly je vymezení strategické analýzy, její makroprostředí a mikroprostředí a s tím související analýzy. V druhé teoretické části se zabývám charakteristikou zvoleného kraje – Jihomoravského kraje. Popisují zde turisticky nejzajímavější místa a jejich možnosti pro cykloturistiku, regionální cyklotrasy a mezinárodní trasy EuroVelo procházející Jihomoravským krajem.

Druhá část bakalářské práce je zaměřena na současný stav cykloturistiky v Jihomoravském kraji, je doplněna o sestavenou SWOT analýzu a následně zhodnocena možnými návrhy, opatřeními a celkovým vyhodnocením každé kapitoly.

Ačkoli je cykloturistika velkým fenoménem dnešní doby, neexistuje kromě cyklistických cestopisů a dokumentů žádný soubor ucelených informací o tomto druhu zábavy. Převážnou část informací jsem hledala na internetu a v odborných souborech.

Doufám, že tato práce bude nápomocná pro všechny, kteří mají kladný vztah k pohybu, k poznání turistických zajímavostí, vztah k přírodnímu prostředí, ve kterém jsou nedílnou součástí a k podpoře svého životního stylu. Mohla by být inspirací pro studenty, kteří budou zpracovávat práci na téma cykloturistika i v jiném kraji než je Jihomoravský, a tak pro porovnání současného stavu v různých krajích.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PROBLEMATIKY STRATEGICKÉ ANALÝZY A CYKLOTURISTIKY

2.1 Cykloturistika

Skupina Plavci zpívá v jedné písni „Kolo, to je famózní věc“ a mají bezpochybně pravdu. Pro někoho je kolo sportovním náradím a pro jiného dopravním prostředkem, ať už na silnici nebo v terénu. Ti, co poznávají krajinu a zároveň hledají klid na duši, si říkají cykloturisté. Jejich cílem je utéct od přetechizované civilizace, najít klid na duši a poznat společenské zajímavosti v určité oblasti, nejčastěji pomocí speciálně upraveného kola. Spolehlivě se mezi ostatními poznají. Jejich společným jmenovatelem je ekologicky šetrné cestování.

Jízda na kole zažívá rozvoj v souvislosti s potřebou dnešního člověka vracet se do přírody. Také díky stále se zvyšující kvalitě kol a jejich dostupnosti se cykloturistika stala od devadesátých let nejvyhledávanější sportovní aktivitou a významným odvětvím cestovního ruchu. Aktivní odpočinek ve formě cyklistických výletů získává popularitu především díky své dostupnosti a finanční nenáročnosti. V předlistopadovém Československu bylo kolo nedostatkovým zbožím, které se obtížně shánělo. Dnešní nabídka kol je nesrovnatelná a všichni si jednoduše vyberou. [3]

Česká republika má více než 40 tisíc značených cyklotras a přes dva tisíce kilometrů cyklostezek. Průzkumem bylo zjištěno, že jezdí více jak polovina lidí na kole, ale ačkoli čeští turisté využívají zahraniční dálkové trasy, zahraničních turistů, kteří navštíví Českou republiku, není tolik, jako třeba v Rakousku nebo Německu. [37]

2.2 Historie cyklistiky

Od doby svého vzniku prošla cyklistika velkým pokrokem, je tedy na místě shrnout stručnou charakteristiku tohoto oblíbeného sportu.

Počátek cyklistiky se připisuje Karlu Friedrichu Christianovi Ludwigu Freiherru Draisu von Sauerbronnovi, lesníkovi a mechanikovi, který v roce 1818 představil své říditelné běhací kolo, které si postupem času vytvořilo název „drezína“. Později ho napadlo využít nohu ke šlapání pomocí klik. Koncem sedmdesátých let 19. století postavili v Čechách bratři Kohoutové první vysoké kolo. Přední kolo bylo pohonným kolem, proto ho stále zvětšovaly a pády z něj

byly velmi nebezpečné. První nízké šlapací kolo s poháněným zadním kolem vytvořil francouzský hodinář André Guilmet v roce 1868, ale jízda byla v terénu velmi nepohodlná. Až do doby, kdy anglický zvěrolékař John Boyd Dunlop sestavil pro svého syna pryžové roury bez ochranného obalu, nahustil je a pracně namontoval na ráfky synova kola. Nejdůležitějším pokrokem byl řetězový pohon k zadnímu kolu Angličanem H. J. Lawsonem roku 1879. Na konci 19. století vytvořil Němec Ernst Sachs volnoběžný náboj a zpětnou brzdu. V dalších desetiletích vznikly převody a kolo se nezadržitelně začalo rozvíjet a vylepšovat. Se stále se zlepšujícím vývojem kola vznikaly první závody. První závody na vysokých kolech se konaly v roce 1868 na trase Paříž-Rouen. V roce 1893 vznikla asociace ICEA, která se přetransformovala na dnešní Světovou cyklistickou unii UCI, a konalo se mistrovství světa v dráhové cyklistice. V roce 1903 vznikla světoznámá soutěž Tour de France, v roce 1909 Giro de Italia. Velkými cykloturisty byli nositelé Nobelových cen za fyziku Marie a Pierre Curie, kteří obdivovali přírodu a venkov s trochou jídla, nejnutnějším oblečením a gumovými pláštěnkami. Jejich cestování na kole bylo v té době velmi neobvyklé a společensky odvážné. [39]

Dnes se kola stávají součástí velkého obchodu. Obchoduje se s koly nižších cenových kategorií, s koly lepšího vybavení, s technologicky hodnotnými. Velké monopoly začínají být ještě většími monopoly, prodávají se kola Porsche, apod.

2.3 Výhody a nevýhody cyklistiky

Cyklistika se hned po chůzi řadí k nejpřirozenějším a nejjednodušším způsobům dopravy. Cyklisté jsou tišší a nevypouštějí do ovzduší žádné znečišťující látky, navíc šetří parkovací místa. Přišlo se k závěru, že každá 3 eura investovaná do cyklistiky, přináší 5 eur návratnosti. Nejideálnějším obdobím pro jízdu na kole je podzim, kdy není potřeba bojovat například s horkým sluncem.

- **Jízda na kole je zdraví prospěšná činnost** – Pravidelnou jízdou na kole se zlepšuje nejen zdraví, ale prodlužuje se i délka života. Cyklistika nepotřebuje žádné fosilní paliva, spaluje pouze lidské tuky. Při jízdě na kole podpoříme vlastní zdatnost, zdraví a dobrou náladu, navíc se s jízdou na kole může začít v jakémkoli věku, aniž bychom museli hledat soupeře či tělocvičnu. Jediné, co nám může bránit v jízdě na kole je počasí, ale opravdu zdatní jezdci jezdí i po sněhu. Cyklistika je vhodná jak pro zdravé jedince, tak i pro oso-

by trpící některými zdravotními komplikacemi. Pravidelnou jízdou na kole se může zlepšit: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekouření cigaret), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze. Oproti chůzi snižuje cyklistika při pohybu zatížení kyčelních kloubů a kloubů nohou.

- **Cyklistika umožňuje člověku poznat nové místa a kraje** – Na kole se může cyklista dostat tam, kam by se autem nikdy nedostal, navíc cyklista vnímá okolí mnohem intenzivněji, než při jízdě automobilem. Na kole nemusí mít cyklista dostatek peněz a hledat čerpací stanice na doplnění benzínu.
- **Kolo pomáhá udržovat sociální vztahy, ale poskytuje i samotu** – Ať už jízda s rodinou, přáteli nebo ve dvou, vždycky může být stmelujícím zážitkem. Pokud cyklista jezdí sám, umožňuje být jen sám se sebou a odpočinout si od přetechnizované společnosti.
- **Negativa** - Cyklistika má však i svá negativa. Cyklista jede v předklonu, kdy se zatěžují některé svaly, horní končetiny drží řídítka a pracují jen nohy. Důsledkem je svalová nerovnováha způsobující přetížení svalů v oblasti krční páteře a zároveň ochabují svaly na přední straně trupu a bříše. Je dobré kompenzovat cyklistiku i s jiným druhem sportu, např. plaváním. Cyklistice neprospějí ani tzv. „**cyklistické paradoxy**“:
 - Cyklisté nepotřebují mnoho prostoru: Proto jim v mnoha případech není poskytnut žádný.
 - Cyklisté se mohou ve městech pohybovat rychle: Proto jsou často nuceni jezdit zajiždkami.
 - Jízdní kola je snadné ukradnout: Proto není cyklistům poskytován dostatek zabezpečených parkovacích ploch.
 - Cyklistika je levný způsob dopravy: Proto jsou cyklisté nuceni za jízdní kolo v prostředcích MHD platit.
 - Použití jízdního kola pro nakupování je snadné: Proto není cyklistická doprava v mnoha nákupních areálech povolena.

- Cyklistika neznečišťuje ovzduší: Proto nebývá podpora cyklistiky zahrnována do programů (politických strategií) snižování emisí.
- Dojezdové vzdálenosti cyklistů jsou omezené: Proto jsou obytné oblasti plánovány ve velkých vzdálenostech od škol, úřadů, kanceláří. [10] [23]

2.4 Rozdělení cyklistů

Cyklistice se věnují muži i ženy, lidé s různými finančními příjmy a nejrozumnějšího věku. Je těžké cyklisty roztrždit do homogenních skupin. Za základní skupinu lze považovat rozdělení na rekreační cyklistiku a obslužnou cyklistiku. Existuje mnoho faktorů, podle kterých můžeme cyklisty rozdělit: typ terénu, povrch, délka tras, typ kola, jízdy individuální, s rodinou, s přáteli, využívání ubytovacích zařízení, stravovacích zařízení, aj. Kromě níže uvedených skupin existují i cyklisté, kteří využívají kolo k přepravě do škol, do zaměstnání. Nepotřebují žádný speciální mobiliář, ale upřednostňují zpevněné komunikace, minimální převýšení a dobré značení. Jejich trasu využívají opakovaně.

2.4.1 Základní typologie podle Cyklostrategie

- **Podle typu a délky tras rozlišujeme:**
 - **Rodiny s dětmi** – Jde o skupinu cyklistů, kteří preferují převážně kratší a bezpečné trasy s kvalitně zpevněným povrchem, kdy je potřeba se zaměřit především na děti a zajímavosti v cíli. Budují se např. hřiště, nekuřácké restaurace, dětské atraktivy. V České republice je v současnosti tato skupina uspokojována nynějšími produkty cyklostezek, které kombinují dálkovou cykloturistiku po stezkách, vedoucími kolem řek, dopravní cyklistiku a nenáročnou cyklistiku pro méně zdatné cyklisty. Tato skupina má značný objem a přináší pro cestovní ruch ekonomický prospěch. Stezky Greenways jsou celosvětovým významem pro tento segment a dokážou uspokojivě vyhovět požadavkům.
 - **Pohotoví cyklisté** – Do této skupiny řadíme jak ty méně zdatné cyklisty, tak i ty zdatnější. Méně zdatní cyklisté ocení nenáročnou trasu do 30 km se zpevněným kvalitním povrchem. Důležitým faktorem jsou zajímavé turistické cíle. V Evropě je rozšířena nabídka prohlídek turistických atraktivit na kole, ať už s průvodcem,

individuálně nebo ve skupině. V České republice se tento trend začíná rozvíjet. Oproti tomu zdatnější turisté vyhledávají okružní trasy v rozmezí 40 až 80 km, obvykle s cílem poznat zajímavosti a kulturní památky. Pro tyto cyklisty není problém zvládnout horší povrch nebo převýšení.

- **Dálkoví cyklisté** – Jde o skupinu, jejíž obvyklá trasa měří 50 až 100 km a drží se převážně páteřních tras. Nejde pouze o jednodenní výlet, tito cyklisté stráví na cestě většinou delší dobu, která je spojena s přespaním. Důležitým hlediskem je důkladné cyklistické značení spojené s doprovodnými službami, jako jsou odpočívadla, mapy, průvodce, apod. Pro tuto skupinu cyklistů jsou zajímavé služby cestovních kanceláří, které nabízí pro cyklisty speciální cyklistické balíčky.
 - **Terénní cyklisté** – Preferují zejména přírodní cesty nebo přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu. Tito cyklisté mají zkušenosti a znalosti s pobytem v přírodě a většina z nich se věnuje i jiným sportovním aktivitám jako je horolezectví, orientační běh, vodáctví, aj.
 - **Sportovně rekreační cyklisté** – Jsou cyklisté vyhledávající masové akce sportovního typu, MTB závody, maratony, silniční maratony. Povětšinou se jedná o amatéry, kteří však mají znalosti o profesionální přípravě a své přípravě se v rámci svých možností a dle svého volného času věnují. Zástupci této skupiny budou vyhledávat přírodní stezky, pokud jim budou nabízeny.
 - **Silniční cyklisté** – Jde o samostatnou kategorii, velká část silniční cyklistů spadá do jedné z předchozích kategorií, avšak jsou i tací, kteří vnímají kolo jako sportovní náčiní. Jejich prioritou je počet najetých kilometrů, kvalitní povrch, a pokud budou mít i možnost snížené hustoty silničního provozu, pak už nemají žádnou výtku k požadavkům na cyklistickou dopravu.
- **Podle znalosti místa** rozlišujeme:
 - **Místní**, kteří znají místní terén, zkratky a nepotřebují žádné speciální navigační nástroje.
 - **Přespolní**, kteří naopak potřebují mapu, GPS a uvítají další informace.

- **Podle způsobu organizace** rozlišujeme tři základní typy cyklistů:
 - **Individuálové**
 - **Skupiny individuálů**
 - **Zájezdy a další organizované skupiny** [14]

2.5 Dopravní komunikace pro cyklisty

Podle dopravního inženýrství v České republice je komunikace: „*Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikaci nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.*“

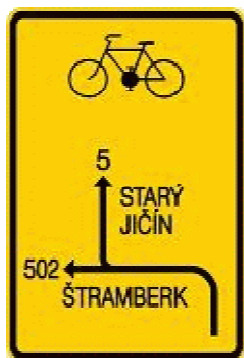
Tento pojem zahrnuje všechny veřejně přístupné pozemní komunikace mimo dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací, chodníků, stezek pro chodce a pěších zón, komunikací, kde je provoz cyklistů zakázán dopravní značkou, úseků, kde je cyklistovi přikázáno dopravní značkou použít jiný úsek. [2]

- **Cyklotrasa** - Jedna z definic říká: „*Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením.*“ Cyklotrasa je trasa, která vede po silnicích, dobrých místních a účelových komunikacích, k jejímž značení se používají tři základní cyklistické značky: Návěst před křižovatkou, Směrová tabule a Směrová tabulka. U každého ze jmenovaných značek najdeme symbol kola, číslo trasy a na směrových tabulích i vzdálené kilometry k dalšímu cíli. Podle zákona o pozemních komunikacích není cyklotrasa druh komunikace – jde pouze o souvislé značení komunikace orientačním značením pro cyklisty.

Obrázek 2. 1 Směrová tabule



Obrázek 2. 2 Návěst před křižovatkou



Obrázek 2. 3 Směrové tabulky



- **Cykloturistická trasa** je trasa, které vede po horších lesních a polních cestách nebo terénem a je vyznačená pásovými značkami, které mají rozměr 14x14 cm, mají žluté krajní pásy a prostřední pás je červený, modrý, zelený nebo bílý. Mohou být doplněny o šipku.

Obrázek 2. 4 Cykloturistická značka, šipka a směrovka



[38]

- **Cyklostezka** je podle definice: „*Pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jen jízdní pruh) vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro*

cyklistickou dopravu, automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. “ Cyklostezka je stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům, apod., dle režimu i chodcům:

- Stezka pro cyklisty a chodce (smíšená)
- Stezka pro cyklisty a chodce (s odděleným provozem)
- Stezka pro cyklisty (samostatná)
- **Singltrek** je úzká přírodní cesta s asi 1,8 m šířkou a s přírodním povrchem. Singltrek je levný a lehce udržovatelný. Jeden kilometr singltreku stojí podle povahy terénu 100 - 300 tisíc Kč. Úzké linoucí se cesty jsou blažeností pro terénní cyklisty. [42]

2.6 Druhy cyklistických tras

Pro kategorizaci druhů cyklistických tras se využívá kategorizace Klubu českých turistů. Jsou definovány čtyři základní druhy cyklotras:

- **Místní** trasy se využívají pro každodenní cyklistiku a také pro navázání na trasy regionální. Rozdělují se na základní trasy a doplňkové trasy. Základní trasy vytvářejí základní cíl cyklistických tras a spojují významné cíle. Doplňkové trasy spojují méně významné cíle v obci. Plní zejména dopravní funkci.
- **Regionální** trasy spojují cíle mimo obec. Pro jejich návaznost je důležitá síť místních cyklistických tras. Plní funkci rekreační a dopravní.
- **Dálkové, mezinárodní** trasy spojují vzdálené cíle a slouží především k prázdninové rekreaci.
- **Uzavřené** trasy slouží pro sportovní účely ve sportovních areálech. [24]

2.7 Značení cyklotras

Hlavním subjektem vyznačovaných tras je Klub českých turistů. Cyklistické značení je dvojího provedení: **silniční a terénní značení**.

- **Silniční značení** - Silniční značení je součástí veřejného dopravního značení, podléhá zákonem a má jasné stanovené technické pokyny. Každý prvek má žlutou podkladovou barvu s logem kola a jsou zařazeny do informativních směrových značek. Hlavní, mezinárodní trasy, jsou označovány jedním číslem, národní trasy dvojmístným číslem a nadnárodní trasy třímístným číslem. Cyklotrasy místního významu bývají označovány čtyřmístným číslem.
- **Terénní značení** – Terénní značení slouží pro lesní, polní cyklistické stezky vedené terénem, pro jejichž účel slouží pásové značky o rozměru 14x14 cm. Pásovým značením pro horská kola se vyznačují těžké terénní trasy, které slouží pro zdatné bikery. V některých oblastech se používá místní cykloturistické značení. ČeMBA (Česká mountainbiková asociace) zpracovává koncept MTB značení, se kterým se chce stát garantem celorepublikového značení pro terénní cyklistiku. [42]

2.7.1 Finanční náročnost dopravního značení

Nelze určit paušální částku za zřizování dopravního značení, orientačně se ale částka při značení cyklotras pohybuje kolem 2500-3500 Kč za 1 km značené cyklotrasy. Výše ceny se pohybuje v závislosti na typu terénu, hustotě a typu značení, osazení v terénu, dostupnost daného místa, apod. Další problematikou je údržba. Poškozené značení v terénu se musí obnovit nebo znovu osadit. V mnoha případech dochází k odcizení značení, což zjistí až bloudící turisté, neboť značení není nijak centrálně evidováno. Dotace probíhá díky zdrojům z Ministerstva pro místní rozvoj, z krajů a mikroregionů a v neposlední řadě z dotací od sponzorů. [15]

2.8 Podpora cykloturistiky

Cyklistická doprava se snadno přizpůsobí konkrétním podmínkám. Cykloturistika se nevratně stala trendem dnešní doby. V hlavních střediscích cestovního ruchu, na trasách i ve městech poskytují služby půjčovny silničních i horských kol, ubytovací a stravovací zařízení různých kategorií a jiné služby.

Cykloturistika nezůstává ani stranou zájmu, vznikl mezíresortní projekt Národní strategie cyklistické dopravy, o podporu se snaží agentura Czechtourism se svými projekty, Nadace partnerství aj.

2.8.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013-2020

Jde o dokument, který byl schválen 7. července 2004 vládou České republiky. Aktualizace strategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, která byla vytvořena pro léta 2004 - 2010.

Základním cílem Cyklostrategie je, aby se kolo stalo integrální součástí dopravního systému, ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná do 5 km. Individuální automobilová doprava, veřejná, pěší i cyklistická doprava by měla mít stejné postavení. Splnění tohoto cíle by bylo důsledkem:

- **Zlepšení mobility v území**, efekt bezpečnosti – zabezpečuje resort dopravy. Díky novým opatřením selepší využití kola při cestách za prací, do škol, za nákupy i za službami nebo také k trávení volného času.
- **Rozvoj cykloturistiky v území** – zabezpečuje resort místního rozvoje. Cykloturistika je alternativní formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, díky kterému dochází ke zvýšení turistických zážitků. Podporou cykloturistiky vzniknou nová pracovní místa, podpoří se finanční ekonomika a prohloubí se zájem o turistické regiony v České republice.
- **Zlepšení lidského zdraví** – zabezpečuje resort zdravotnictví. Pravidelnou jízdou na kole se zlepšuje zdraví cyklistů, v budoucnosti se to promítne do snížení výdajů na zdravotnické služby. Přínosy jízdy na kole převyšují rizika.
- **Ochrana životního prostředí** – zabezpečuje resort životního prostředí. Bezpečná síť je základem pro omezení negativních vlivů plynoucích z automobilové dopravy. Sníží se emise hluku, plynů, prachových částic.

Na jednotlivé priority následně navazují **cíle a opatření**:

- **Strategické cíle na národní úrovni** – Patří sem snaha o zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech o 10 % do roku 2015, snížit úmrtnost cyklistů o 50 % do roku 2015, podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, podpořit projekty „Cyklistické akademie“ a „Česko jede“.
- **Cíle na místní úrovni** – Snaha o zvýšení počtu cyklistů, aby jezdilo stále více lidí na kole, aby to bylo bezpečné a lákavé, vytvoření podmínek pro mobilitu, zajistit bezbariéro-

vost na trase, bezpečnost, vytvořit zázemí v cíli, zkvalitnit doprovodné služby, zajistit lepší parkování kol, úschovnu pro kola, realizovat lepší kampaně, více propagovat cykloturistiku, vytvořit zázemí pro odpočinek, podpořit projekt Česko jede. [6]

2.8.2 Česko jede

Jedná se o projekt, jehož cílem je komplexní podpora cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Poskytuje informace o možnostech cyklistiky jak pro tuzemské, tak i zahraniční cyklisty. Ambicí tohoto projektu je cykloturistická nabídka za pomoci spolupráce jednotlivých krajů, turistických oblastí a místních turistických destinací. Projekt je založen na kvalitativních a kvantitativních průzkumech a využívá celonárodní certifikace služeb pro cyklisty a cykloturisty Cyklisté vítáni. Dne 29. 6. 2011 byl spuštěn pracovní web www.ceskojede.cz, který informuje zejména o nabídce dálkových tras a regionálních produktů cykloturistiky v České republice.[16]

2.8.3 Kudy z nudy

Jedná se o projekt České centrály cestovního ruchu – CzechTourism. Cílem projektu je podpora domácího cestovního ruchu pomocí internetového portálu. Soukromým podnikatelům a provozovatelům turistických atraktivit působícím v oblasti cestovního ruchu umožňuje bezplatně prezentovat své činnosti. Zájemci si mohou na stránkách www.kudyznudy.cz sami vložit aktivitu. Portál také umožňuje vyhledávat informace a plánovat výlety nebo dovolenou. [43]

2.8.4 Cyklisté vítáni

„Cyklisté vítáni“ je celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů. Zejména ubytovacích služeb, kde není prostor pro úschovu kol s adekvátním zabezpečením, jídelní lístky v restauračních zařízeních většinou nepočítají se sportovním výkonem nebo personál neví, kde je nejbližší opravna nebo půjčovna cyklistických kol. V situaci, kdy turistické zařízení projde certifikací, je označen zelenobílou známkou s usmávajícím se logem. Každé zařízení, které chce získat tuhle certifikaci, musí splnit podmínky, které jsou podobné v jiných evropských zemích. Certifikaci spustila v roce 2006 Nadace Partnerství. Tým deseti akreditovaných hodnotitelů prověřuje v sezoně plnění podmínek ve více než tisícovce zařízení. Projekt zajišťuje služby spojené s cykloturistikou, zejména:

- Stojany na kola
- Nářadí na opravy
- Možnost usušit si oblečení
- Informace pro cyklisty
- Kempy
- Turistické cíle
- Stravovací a ubytovací zařízení

Obrázek 2. 5 Logo Cyklisté vítáni



[17]

2.8.5 Koordinace sítě dálkových cyklotras ČR

Tato síť byla navržena v roce 1997. Vzhledem k tomu, že systém značení, který byl navržen před 13 lety, přestal korespondovat se skutečným stavem, v roce 2011 došlo ke změnám cyklistického značení. Tuto nutnost si vyžádalo budování dlouhých úseků cyklostezek a také potřebu proznačit **EuroVelo** trasy. Značení tras je jednotné v celé Evropě. Je to číslo trasy uvnitř kruhu žlutých hvězdiček na modrém podkladu.

EuroVelo je projektem Evropské cyklistické federace, která rozvíjí 14 trans-evropských cyklotras s celkovou délkou 70 000 km spojující všechny země Evropy. Přes ČR vedou celkem čtyři trasy EuroVelo v celkové délce 2100 km. EuroVelo je registrovanou chráněnou známkou ECF. Pouze trasy schválené ECF mohou být označovány jako trasy EuroVelo. V ČR je projekt koordinovaný CDV a Nadací Partnerství. Mezi hlavní cíle projektu je zajistit realizaci kvalitních evropských cyklotras ve všech evropských zemích, propagovat existenci těchto tras a motivovat co nejvíce Evropanů k jízdě na kole. [19]

2.8.6 Grantový program na podporu rozvoje stezek Greenways a drážních stezek

Jedná se o grantový program na rozvoj stezek, kterou zveřejnila Nadace Partnerství. Cílem projektu je rozvoj a údržba víceúčelových tras a stezek, které nesou jméno Greenways. Greenways stezky jsou stezky a koridory přinášející současně užitek životnímu prostředí a kvalitě života lidem v okolí. Mohou kladně ovlivnit ekonomiku. Realizací stezky se zvýší hodnota přilehlých prostor, parcel a zařízení. Zelené stezky udělují granty a to v maximální výši 80 000 Kč. Příjemcem grantu mohou být občanská sdružení, sdružení a spolky obcí, obecně prospěšné společnosti, nadační fondy. Grant získá jen ten, kdo splní podmínky uvedené na internetové stránce www.nadacepartnerství.cz. Greenways také nabízí možnost spolupráce s projekty na ochranu přírody, kulturního dědictví a udržitelného rozvoje. Zelené stezky Greenways zvyšují realizaci projektů atraktivitu v daném území, pomáhají a podporují organizace a projekty přispívající k udržitelnému rozvoji. Cílem projektu je také vytvořit síť, kde si budou organizace navzájem vyměňovat své zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou tak i mezi ostatními organizacemi v zahraničí. Mezi Greenways stezky v Jihomoravském kraji patří Moravské vinařské stezky. [34]

2.8.7 Central MeetBike

Projekt, který je společným dílem polsko–česko–slovensko–německého partnerství. Za Českou republiku se projektu účastní Centrum dopravního výzkumu a města Pardubice a Uherské Hradiště. Projekt vznikl kvůli zhoršujícím se podmínkám rostoucí dopravní situace. Jedním z řešení jak problém vyřešit je donutit občany využívat kolo jako dopravní prostředek a k tomu musí mít výhodné podmínky pro cyklistickou dopravu. Přínosy projektu:

- Intenzivnější propagace cyklistické dopravy
- Nový pohled na strategické plánování v oblasti cyklistické dopravy na národní, regionální a místní úrovni
- Vzdělávací programy po vzoru německé cyklistické akademie
- Příklady v podobě pilotních investic [25]

2.9 Podpora rozvoje cyklotras

Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému. Cílem je vybudovat hustou síť cyklostezek po celém území České republiky. Cyklistická infrastruktura vyžaduje projektovou přípravu budování cyklostezek, výstavbu a údržbu cyklostezek, realizaci cyklistických pruhů na místních komunikacích, projektů ke zvýšení bezpečnosti a realizace ekonomicky levných cyklistických opatření. Předpokladem podpory rozvoje cyklistické dopravy jsou koncepční, územně plánovací a strategické dokumenty měst. Cyklistika je součástí dopravní problematiky, ale také životního prostředí a cestovního ruchu. Zabraňuje a snižuje dopravní zácpy. Městští i státní projektanti by měli zajistit, aby se většina cest v blízkém okolí dala uskutečnit na kole. Nutností je projektové plánování, díky kterému se zabrání ke konfliktům mezi cyklisty a ostatními účastníky silničního provozu.

2.9.1 Pravidla vedení cyklotras

Návrh pro vedení cyklotras je určen zejména pro projektanty, pracovníky státní a místní správy. Navržená a posléze zrealizovaná cyklotrasa by měla splňovat tyto základní body:

- **UCELENOST** – Síť musí být souvislá, bezpečná, s vybavením pro cyklistickou dopravu. Síť musí být navržena tak, aby převážná většina cyklistů byla schopna cestu uskutečnit na kole. Cyklisté se nepotřebují pohybovat po přímce, ale trasa by se neměla stáčet do opačného směru.
- **SPOJENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ** – Síť se musí orientovat na požadovanou poptávku, musí být navržena tak, aby plnila jak dopravní, tak i rekreační funkci.
- **ATRAKTIVITA SÍTĚ** – Síť musí splňovat požadavky na bezpečnost cyklistů, chodců i automobilové dopravy a požadavky na délku trasy.

Pro cyklistu je důležitá atraktivita jízdy. Architekti by měli při svém plánování brát v potaz celkový užitek z jízdy. Nevzhledné nebo nepřiměřené značení neprospívá kvalitě jízdy. Vybavení cyklistických stezek by mělo být skromné. Důležitými kritérii je snížení hluku, osvětlení, pocit bezpečí, estetično.

Je třeba navrhovat takové cyklotrasy, které budou propojovat města a atraktivitu regionu. Měli by se vytvářet takové sítě, které využívají stávající infrastrukturu, vyhnou se vy-

tváření budování bariér pro cyklisty a budou propojovat ostatní obce. Důležitá jsou opatření proti motorové dopravě. Zóny s omezením do 30 km/h zajišťují cyklistům dobré podmínky bez nutnosti investovat do nákladných opatření na separaci automobilové a cyklistické dopravy. Jednou ze základních podmínek pro naplnění rozvoje cyklistické dopravy je kvalitní a **bezpečná cyklistická infrastruktura**. Bezpečnost cyklisty i ostatních účastníků provozu je důležitá pro systém komunikací. Cyklisté nepotřebují pouze oddělenou cyklistickou infrastrukturu, ale i komunikace, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku. Utvořením bezpečné infrastruktury musí předcházet poranění a riziko pro účastníka. Nejdůležitějším bodem pro zajištění bezpečné cyklistiky je snížit nehodovost cyklistů s potencionálními objekty srážky a kromě toho si také sám cyklista musí zajistit údržbu kola (zajistit si viditelnost, ovladatelnost, aj.) Důležitou roli hraje také údržba komunikací a přilehlého prostoru, zajištění dostatečného osvětlení a dostatečné množství parkovacích možností.

Mezi rizika pro cyklisty vyžadující zvláštní pozornost patří nevhodné řešení dopravní infrastruktury, kolize mezi auty a cyklisty na křižovatkách, kolize mezi cyklisty a uživateli veřejné dopravy na tramvajových a autobusových zastávkách, chyby řidičů motorových vozidel a to zejména jejich vysoká rychlost, nedostatečná opatrnost při odbočování, nedostatečná všímatelnost k cyklistům, ale také chyby cyklistů například jízda na neosvětleném kole, jízda na červenou, nesprávné použití infrastruktury, nedostatek opatrnosti vůči chodcům.

Dopravní nabídka je předmětem zvýšené poptávky po cyklistické dopravě. Cyklisté začnou jízdní kolo ve větší míře užívat především tehdy, až budou mít pro jízdu vhodné předpoklady, zejména vhodné cyklistické trasy tvořící funkční cyklistickou síť. Proto je velmi důležitá vazba s ostatními druhy dopravy, zájem ze strany obyvatelstva a zhodnocení současného stavu. Cyklisté potřebují hladký a dobře udržovaný povrch, pozvolné směrové i výškové vedení trasy. Trasy by neměly být přerušovány.

- **SROZUMITELNOST SÍTĚ** – Síť musí být navržena tak, aby jízda po ní byla srozumitelná a usnadňovala uživatelům orientaci. Trasy musí být vedeny plynule a logicky ke svému cíli. Konkrétní dopravní situace má být v celé síti vedena pokud možno stejným způsobem. [30] [48]

2.9.2 Financování cyklostezek

Výstavba nových cyklistických stezek je finančně velmi náročná. Poměry majitelů pozemků jsou složité. Je nutno nalézt vhodná technická řešení. Navíc výstavba cyklistické infrastruktury se bez finanční podpory neobejde. V České republice je možné čerpat finanční prostředky z národních zdrojů, z fondů Evropské unie, ale i ze soukromých zdrojů. Státní fond dopravní infrastruktury má dle zákona č. 104/2000 Sb., v platném znění ve své moci podporu výstavby cyklostezek. Každoročně má ve svém schvalovaném rozpočtu vyčleněnu finanční částku pro tento účel.

Celkové investiční náklady cyklostezky jsou součtem stavebních nákladů, nákladů na přípravu stezky a nákladů na výkup pozemků. V normálních podmínkách, při obvyklé konfiguraci terénu jsou průměrné ceny následující:

- Cyklostezka s asfaltovým povrchem 810,- Kč / m²
- Cyklostezka s dlážděným povrchem 970,- Kč / m²
- Cyklostezka s nezpevněným povrchem 590,- Kč / m² [31]

2.10 Strategická analýza

Určení strategických cílů a navazující strategie jsou základními předpoklady pro budoucí prosperitu v určité oblasti. Strategická analýza se zabývá analýzou vnějšího prostředí a současně i vnitřních zdrojů a schopností podniku. Cílem strategické analýzy je vyhodnotit, analyzovat a identifikovat všechny relativní faktory, o kterých se předpokládá, že budou mít vliv na volbu cílů v budoucnu a strategie podniku. Strategická analýza by měla zajistit dosažení úspěchu v budoucnosti díky vnímání příležitostí a měla by být schopna na ně reagovat.

K analýze vlivů makrookolí se používají dvě metody: PEST analýza a metoda „4C“. V rámci analýzy mikrookolí se provádí analýza konkurenčních sil a analýza odvětví. V rámci analýzy se provádí Porterův model pěti sil. [8]

2.10.1 Analýza makrookolí

- **PEST analýza:** Název PEST tvoří počáteční písmena čtyř oblastí vnějšího prostředí, faktorů, které tvoří základ této analýzy. Jde o zkratky pro Political, Economic, Social

a Technological analysis neboli analýzu politických, ekonomických, sociálních a technologických faktorů. PEST analýza je součástí strategického managementu ke kterému dochází většinou tehdy, když se rozhoduje nad dlouhodobým strategickým záměrem anebo při plánování realizace velkého projektu. PEST analýza se na rozdíl od SWOT analýzy neprovádí příliš často, ale měla by stavět na co největším množství nezávislých faktů. PEST analýza pokrývá veškeré významné makroekonomické ukazatele a při jejím sestavování je důležité postupovat v několika krocích. V prvním kroku je důležité vytyčit si u jednotlivých písmen relativní oblasti. Ve druhém kroku se stanoví požadovaná hloubka analýzy. Ve třetím kroku se pak připraví samotná analýza a v posledním kroku se udělá výtah z analýzy, ideálně ve formě bodů.

○ **Politické prostředí**

Analýza politického prostředí se zabývá spíše problematikou stability politické scény, než problematikou politických stran. Stabilita politické scény má i přímý dopad na stabilitu legislativního rámce. Kromě samotné stability je přirozeně důležitý také současný a budoucí obsah. Sledují se zákony a návrhy důležité pro oblast působení a chování regulačních orgánů. Patří sem regulace vlády, daňová politika, obchodní a celní zákony, apod.

○ **Ekonomické prostředí**

Ekonomické prostředí je významné zejména pro odhad ceny pracovní síly i pro odhad cen produktů a služeb. Patří sem zejména otázky daní (DPPO, DPH, spotřební daně, daně z převodu nemovitostí, apod.) a cel, stability měny, výše úrokových sazeb, otázky hospodářských cyklů, makroekonomické ukazatele, zejména HDP a HDP per capita. Dále sem patří také pobídky pro zahraniční investory, pobídky a podpora exportu. Základními indikátory ekonomického prostředí jsou: **Míra ekonomického růstu**, která ovlivňuje úspěšnost podniku na trhu tím, že vyvolává rozsah a obsah příležitostí i hrozeb, vede ke zvýšené spotřebě, zvyšuje příležitosti na trhu. **Úroková míra** působí na celkovou výnosnost podniku, ovlivňuje skladbu použitých finančních prostředků tím, že určuje cenu kapitálu, ovlivňuje rozvoj podniku. **Míra inflace** je jedním ze základních ukazatelů charakterizujících stabilitu ekonomického

vývoje. Dalšími indikátory jsou **daňová politika** a **směnný kurz**, který ovlivňuje konkurenceschopnost podniku na zahraničním trhu.

- **Sociální prostředí**

Při zkoumání sociálního prostředí je důležité si uvědomit demografický vývoj, věkový profil, vzdělání, úroveň zdraví a poskytování zdravotní péče. Sociální prostředí neřeší pouze demografické ukazatele, ale také trendy životního stylu, etnické a náboženské otázky, ale také oblast médií a jejich vlivu, vnímání reklamy, oblast influencerů a opinion makerů, hlavní události jako jsou veletrhy, významné konference, apod.

- **Technologické prostředí**

V tomto faktoru se zkoumají technologické podmínky pro fungování na trhu či v dané zemi. Analýza se zabývá otázkami infrastruktury, stavem rozvoje a zaměření průmyslu, stavem aplikované vědy a výzkumu. Spadá sem i zčásti oblast práva, z čehož je důležitá zejména oblast průmyslové ochrany a část ekologie, a to zejména při obchodování s emisními povolenkami, či nutnost provádět EIA studie, apod. pomocí technologického prostředí zjistíme zásadní dopady na potřebné investice pro bezproblémový chod podniku nebo pro technologickou konkurenční výhodu.

- **Model „4C“:** Název je odvozen ze čtyř zkoumaných faktorů, kterými jsou:

- Customers – zákazníci
- Cost – náklady
- Competitors - konkurence
- Country – národní specifika

2.10.2 Analýza mikrookolí

Porterův model pěti sil – Porterovu analýzu vytvořil roku 1979 profesor Michael Eugene Porter a formuloval tak pět sil, které ovlivňují podnikání v daném odvětví – **konkurenční rivalitu, hrozbu vstupu nových konkurentů na trh, hrozbu vstupu substitutů, sílu kupujících a sílu dodavatelů**, kteří ovlivňují tvorbu cen. Pomocí modelu je možné vydefinovat konku-

renční pozici firmy oproti potenciálním a současným konkurentům. Model vede k popisu současné situace, podobně jako SWOT analýza. [8]

2.10.3 Swot analýza

SWOT analýza je jedním ze základních nástrojů strategického managementu. Pojem SWOT analýza vychází ze složení čtyř počátečních písmen ze slov Strengths (**silné stránky**), Weaknesses (**slabé stránky**), Opportunities (**příležitosti**) a Threats (**hrozby**). Cílem SWOT analýzy je, aby přiměla manažery a zaměstnance v organizaci zamyslet se nad těmito prvky a vyvodit důsledky. Silné a slabé stránky spadají do vnitřních faktorů k tzv. interní analýze. Při vnitřní analýze je třeba se zaměřit na pozici na trhu, personální vybavení, existenci informačního systému, technickou a technologickou úroveň, financování podniku, oblast marketingu, vztah se zákazníky, dodavatele, aj. Příležitosti a hrozby se řadí mezi vnější faktory k tzv. externí analýze. Cílem analýzy vnějšího prostředí je určit možnosti firmy a identifikaci rizika, který by mohl fungování ohrozit. Při vnější analýze se dobře se zaměřit na demografické vlivy, kulturní faktory, technické a technologické prostředí, ekonomické a politické faktory, potencionální konkurenci, sociální situaci, aj.

SWOT analýza je nástrojem, díky kterému se za pomoci čtyř klíčových bodů dokáže dlouze uvažovat o tom, co ovlivňuje naše podnikání. Je možné ji využít pro organizaci jako celek, nebo pro jednotlivé oblasti, záměry, ale i pro poněkud méně rozsáhlé aplikace – přípravu strategie dílčího projektu, přípravu strategie pro vítězství v soutěži či výběrovém řízení, lékařské operace, aj.

Mezi hlavní výhody metody patří vyvážený pohled na minulost, současnost i budoucnost analyzovaného objektu. Silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby vyhovují charakteru úvah, které potřebujeme k formulaci dalšího vývoje objektu analýzy. Umožňuje provádět zpětné korekce identifikovaných jevů a formulovat strategické vize. [4] [8] [11]

V praktické části bakalářské práce je provedena SWOT analýza na cykloturistiku v Jihomoravském kraji.

Tabulka 2. 1 Schéma SWOT analýzy

	Využíváme	Potlačujeme
Vnitřní	Silné stránky	Slabé stránky
Vnější	Příležitosti	Hrozby

Zdroj: Vlastní zpracování

3 CHARAKTERISTIKA JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

3.1 Úvod

Jihomoravský kraj je region, nacházející se na jihu Moravy na historickém rozhraní mezi českými zeměmi a Rakouskem a odedávna představuje strategickou křižovatku Evropy. S rozlohou 7065 km² se řadí na čtvrté místo mezi kraji a počtem obyvatel rovněž na čtvrté místo mezi ostatními regiony České republiky. Jeho metropolí je druhé největší město České republiky Brno, v němž žije 370 000 obyvatel. Jádrem oblasti jsou nížinaté plochy povodí dolní Moravy a Dyje, ale patří sem i výše položená a klimaticky drsnější část Českomoravské vrchoviny na styku s jižními Čechami. Rostlinná výroba je závislá na průběhu počasí, v dlouhodobém režimu na podnebí. Na severu se nachází, turisty navštěvovaný, Moravský kras. Jižní polovina kraje se řadí k nejteplejším místům České republiky. Typickou vlastností podnebí je jeho proměnlivost a stupňovitost.

Jihomoravský kraj nabízí svým návštěvníkům rozmanitou škálu kulturních, přírodních a technických památek. Pro mnoho lidí představuje Jihomoravský kraj obdělané vinice, rozkvetlé sady a úrodná pole. K nejzajímavějším přírodním lokalitám patří Novomlýnské nádrže s Pavlovskými vrchy a nedaleký Lednicko-valtický areál. Do jihovýchodní části zasahují Bílé Karpaty.

V kraji nalezneme dvě památky zapsané na seznam UNESCO: Vilu Tugendhat, nacházející se v brněnské městské části Černá Pole a Lednicko-valtický areál, půvab kulturní krajiny v okolí Lednice a Valtic. Kousek od Dyje a vápencových suků Pálavských vrchů, se našla soška Věstonické Venuše. Hlavní folklórní oblastí je Moravské Slovácko, v jehož srdci sídlí Uherské Hradiště, které se řadí do předních míst nejvíce cyklisticky založených měst. Velké mezinárodní slavnosti každoročně pořádají Strážnice, ve Vlčnově je viděna zase „Jízda králů“ a mnoho dalších atraktivit kraj nabízí.

Díky svým rozmanitým přírodním podmínkám poskytuje kraj skvělé podmínky pro provozování různých forem turistiky a sportů. Severozápad a severní část kraje je hornatější a je vhodná pro pěší turistiku a horské kola, zatímco jižní část kraje si oblíbili rekreační cykloturisté. Příznivci vodních sportů vyhledávají Vranovskou vodní nádrž a Novomlýnské nádrže. Podmínky k lyžování jsou na území Jihomoravského kraje omezené kvůli nízké

nadmořské výšce. Pro běh na lyžích se hodí výběžek Českomoravské vrchoviny a oblast Bílých Karpat.

Jihomoravský kraj zaujímá jižní Moravu a část střední Moravy. Území kraje je vymezeno územími Blanska, Brna-města, Brna-venkova, Břeclavi, Hodonína, Vyškova a Znojma. Jižní Morava je rozčleněna do **pěti přirozených turistických oblastí**: Brno a okolí, Moravský kras a okolí, Lednicko-valtický areál, Podyjí a okolí a Slovácko. [7] [5] [9]

3.2 Brno a okolí

Brno je druhé největší město České republiky. Je významným střediskem vysokého školství, centrem soudní moci, na brněnském výstavišti jsou každoročně pořádány mezinárodní výstavy a veletrhy. K nejvýznamnějším dominantám patří hrad a pevnost Špilberk, katedrála sv. Petra a Pavla, hrad Veveří tyčící se nad Brněnskou přehradou, vila Tugendhat, která je zapsána na seznam světového dědictví UNESCO. [7]

Počátek cyklotras v Brně se datuje v roce 1992, kdy byl vybudován první úsek Komin/Sokolovna – Bystrc přístaviště a zároveň byla zpracována rozsáhlá studie cyklistických tras na území Brna, aby se tak předešlo chaotické výstavě nepropojených úseků. V roce 1994 byla tato studie schválena jako směrná část územního plánu města Brna.

Základní systém cyklotras je vybudován podél řek Svatky a Svitavy, doplněný trasami Studentskou, Starobrněnskou a Průmyslovou. Na základní síť navazují doplňkové trasy. Mezi regionální cyklotrasy patří trasy propojující město významnými městskými oblastmi a jedná se o oblasti Moravského krasu, Slavkovského bojiště, Ždánického lesa a Bobravy. Okraje města se dotýká trasa č. 5231 nazývaná „Po stopách zrušených železničních tratí“, vedoucí z Mokré hory přes Lelekovice, Kuřim do Veverské Bítýšky, „Pivní stezka“ je nasměrována k pivovaru Černá hora. Na jihu města je vyznačena naučná cyklotrasa "Přírodním parkem Bobrava". Rozhraní mezi regionálními trasami a trasami místního významu tvoří tzv. "Brněnské kolečko" představované trasou č. 5005. Městem Brna prochází dvě trasy mezinárodního významu: Trasa č. 1, která je součástí systému EuroVelo 4 a trasa č. 5, která je součástí EuroVelo 9 a mezinárodního tahu Krakov – Vídeň. [12]

3.3 Moravský kras a okolí

Nejznámějším a nejlépe vyvinutým krasovým územím v České republice je právě Moravský kras. V Moravském krasu je přes 1100 jeskyní, z nichž 5 je zpřístupněno pro veřejnost. Nejnavštěvovanějšími z nich jsou Punkevní jeskyně, které umožňují plavbu na řece Punkvě s prohlídkou dna propasti Macocha. Mezi další jeskyně patří Kateřinská jeskyně, jeskyně Balcar-ka a Slouplo-šošůvské jeskyně, tvořené mohutnými chodbami a podzemními propastmi. [7]

Celý Moravský kras je stezkami prošpikován. Blanenským okresem vede dvanáct cyklostezek, avšak na území se nachází nespočetné množství neznačených lesních cest. Mezi nejznámější trasu, která spojuje města Vyškov a Blansko a vede přes nejkrásnější místa Moravského krasu, se považuje trasa Blansko-Sloup-Ostrov-Rudice-Jedovnice-Ruprechtov-Ježkovice-Opatovice-Dědice-Vyškov. Měří 50 km a je určena i pro méně zdatné cyklisty. Průvodcem cesty je panáček Srdínko, který poukazuje na informačních tabulích na zajímavosti dané cesty. [45]

3.4 Lednicko-valtický areál

Lednicko-valtický areál je od roku 1996 zapsán na seznam světového přírodního a kulturního bohatství UNESCO a je přezdíván „Zahradou Evropy“. V Lednicko-valtickém areálu se nachází velkolepé zámky, parky, záhony květin, třpytivé hladiny rybníků a romantické stavby. Lichtenštejnské stezky měří více než 90 km, ale klikatí se také za rakouskými hranicemi.

Po celém Lednicko-valtickém areálu, Mikulovské oblasti a Pavlovských vrchů, vede množství značených cyklotras. Ty umožňují dokonalé cykloturistické vyžití v této romantické krajině. Lichtenštejnské stezky měří více než 90 km, ale klikatí se také za rakouskými hranicemi, kde se nachází původní sídlo rodu Lichtenštejnců – Wilfersdorf.

Valtický okruh – jde o 18 kilometrovou cyklistickou trasu kolem Valtic – hlavního města vína. Na trase můžeme vidět kolonádu Reistně, která sloužila jako vyhlídka. Cyklistická trasa dále vede kolem největšího rybníku celého areálu Nesyt, jehož rozloha dosahuje 330 ha. Zmíněné trasy vedou po červených a modrých značkách.

Česko-rakouská pohraniční stezka – Cyklistické trasy v této lokalitě jsou různorodé a mají délky až 50 kilometrů. Stezka se klikatí kolem Valtic a Janova hradu. Stezka vede po

červené stezce a je nenáročná, oproti tomu stezka na **Pálavu** je zdaleka náročnější a vede do několika táhlých kopců. [1] [44]

Tabulka 3. 1 Cyklotrasy Lednicko-valtického areálu

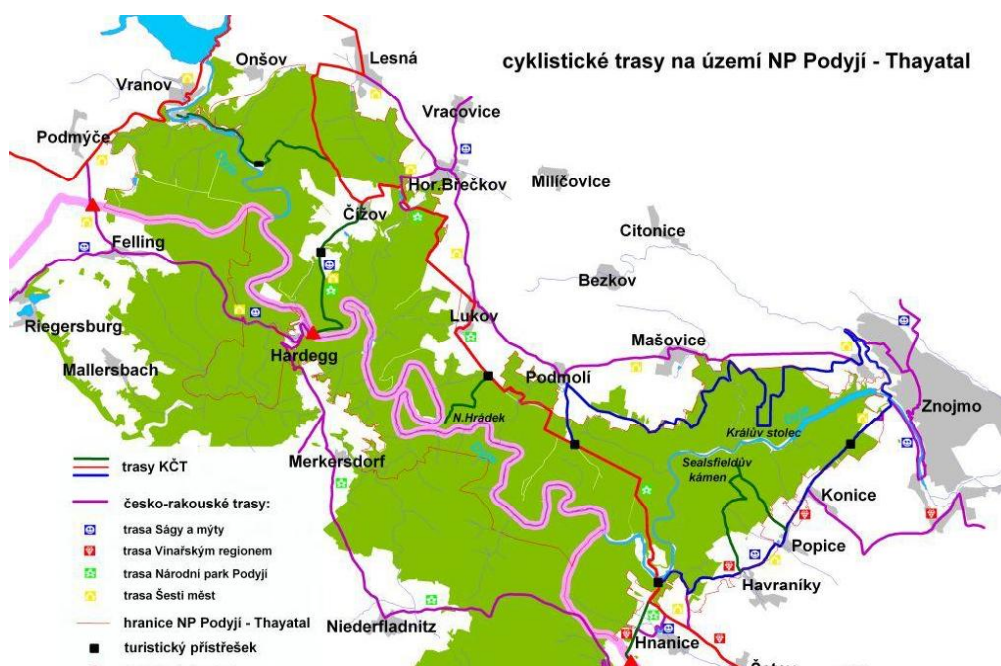
Trasa	Obtížnost	Délka	Značení	Turistické cíle	Poznámka
Lichtenštejnská stezka na území Jižní Moravy	*	39 km	asfaltová cesta, červená a žlutá turistická trasa	Valtice – Hlohovec – Lednice (Janův hrad) – Lednické rybníky – Nový dvůr – Tři Grácie – Svatý Hubert – Rendez-vous – Valtice	Trasa vede většinou po rovině a je zaměřena na poznávání památek a přírodních krás Lednicko-valtického areálu.
Lichtenštejnská stezka na území Rakouska	**	24 km	z Valtic k hranicím Lichtenštejnská stezka (částečně po červené turistické trase), v Rakousku Fürstenweg	/pokračování Lichtenštejnské stezky, vedoucí Lednicko-valtickým areálem/ - Schratzenberg (na kole přístupné z Valtic) – Wilfersdorf	Trasa vede přes hraniční přechod, nutný občanský průkaz nebo pas.
Valtický okruh	**	18 km	cyklostezka Česko-rakouská příhraniční trasa, částečně po červené a modré turistické trase	Valtice – Kolonáda – Úvaly – Sedlec – rybník Nesyt – Hlohovec - Valtice	-
Česko-rakouská pohraniční cesta	*	50 km	cyklostezky 411, 43, 41, částečně po červené turistické trase (cyklostezka 5045)	Valtice – Břeclav (Pohansko) – naučná stezka Lužní les – Janův hrad – Lednice – Lednické rybníky – Nový dvůr – Tři Grácie – Svatý Hubert – Rendez-vous - Valtice	Většina trasy vede po rovině.
Z Lednicko-valtického areálu na Pálavu	***	25 km	asfaltová cesta, cyklostezka 5043	Valtice – Hlohovec – Lednice – Nejdek – Bulhary – Pavlov – Nové Mlýny	Trasa vede kopcovitým terénem, po cestě řada kempů, možnost koupání.

Zdroj: <http://www.lednicko-valtický-areál.cz/vylety.php>

3.5 Podyjí a okolí

Dalším ideálním místem pro cykloturistiku je bezesporu Národní park Podyjí. Krajina nás láká členitým terénem, nádhernou přírodou, hrady, zámky a hlubokými lesy. Na české straně je jízda povolena pouze po vyznačených cyklostezkách. Na straně rakouské je jízda možná pouze po silnicích a cestách mimo území národního parku. Mezi nejoblíbenější cyklostezky této lokality patří: Vranov nad Dyjí - Hardegg přes NP Podyjí, Vranov – Bítov a Vranovské Zajordání. V roce 2006 proběhl podrobný monitoring návštěvníků, při kterém bylo zjištěno, že cykloturisté tvoří polovinu z celkového počtu návštěvníků. Okolí NP Podyjí – Vranovsko se blíží spíše vysočině. Cyklotrasy a cyklostezky jsou vedeny převážně po málo frekventovaných silnicích, menší část tras je vedena po lesních cestičkách a pro náročnější turisty je tu východní část NP Podyjí.

Obrázek 3. 1 Cyklistické trasy na území NP Podyjí - Thayatal



[47]

3.6 Slovácko

Na jih a jihozápad od Napajedelské brány se rozprostírá nížina Dolnomoravského úvalu. Řeka Morava rozprostírá v tomto půvabném údolí nádherné meandry. Na západ od Dolnomoravského úvalu se táhnou Chřiby. Na hranicích Slovenské republiky se rozprostírá pásma Bílých

Karpat. Pod pojmem Slovácko se vybaví kroje, řemesla, zvyky a tradice, folklór, „Jízda králů“, košty vín aj. Slovácko nabízí spoustu atraktivních míst.

V posledních letech zažívá Slovácko obrovský rozmach cykloturistiky. Kraj prořála stezka Greenways z Vídně do Prahy, Moravská stezka, dálková trasa z Vídně do Brna a Moravská vinná stezka. Mezi další putování po Slovácku patří Bílé Karpaty nebo Velkomoravská poutní cesta, provádějící návštěvníky po areálu Buchlova. Srdcem Slovácka je město Uherské Hradiště. [50]

3.7 Uherské Hradiště

Uherské Hradiště je právem označováno jako město cyklistů. První stezka byla vybudována již v roce 1967 podél páteřní komunikace I/55 a v současnosti projede v nejfrekventovanějších místech až 3400 cyklistů/24 hod. Město vynaložilo od roku 1990 na rozvoj cyklistické dopravy přes 71,5 milionů Kč.

Obrázek 3. 2 Cyklodoprava ve městě Uherské Hradiště



[46]

3.8 Cykloturistika v Jihomoravském kraji

Kraj má vynikající podmínky jak pro pěší turistiku, tak i cykloturistiku. Díky nespočetnému množství historických památek i přírodních atraktivit se zde cykloturistika rychle zabydlela. Krajinou se linou cestičky a poznávací stezky, které cyklistům umožňují poznat místní historii i krajinu. Cykloturistika spojuje sportovní aktivitu s poznáváním nových míst.

Jihomoravská kraj drží krok s dobou a díky tomu vznikají stále nové stezky, kterými cykloturistika i cyklistika získávají vynikající zázemí. Specifickou formou cykloturistiky na jižní Moravě je vinařská cykloturistika zastoupená množstvím protkaných vinařských cyklistických stezek, které se klikatí mezi vinicemi. Vinařská cykloturistika vás provede kolem vinogradů, sklípků, památkové rezervace vinných sklepů a archivů. [37]

3.9 Regionální cyklotrasy

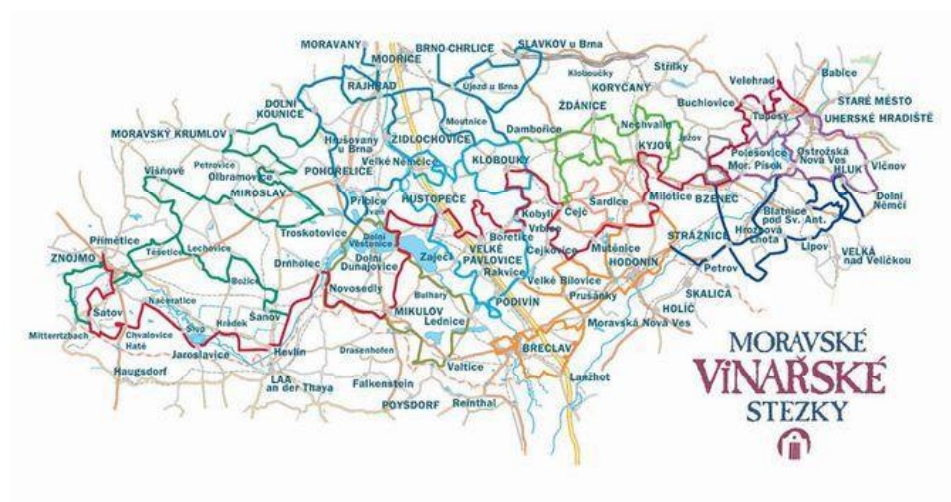
Mezi regionální cyklotrasy jižní Moravy patří Moravské vinařské stezky, Lichtenštejnské stezky, Tematické cyklostezky Oslavanska, Pátevní cyklostezka Krumlovsko - Jevišovsko a Stezka srdcem jižní Moravy.

3.9.1 Moravské vinařské stezky

Délka sítě: 1200 km

Během období deseti let se Moravské vinařské stezky staly nejvyhledávanější cykloturistickou destinací v České republice. Ze sedla kola máme možnost vidět rovinaté Znojmsko, zvláštnou krajinu Modrých hor, strmé vinohrady na svazích Pálavy, vinice pod zalesněnými kraji Chřibů, výhledy na hřebeny Bílých Karpat – to vše jsou Moravské vinařské stezky. Avšak k tomu všemu patří vinné sklepy a moravská vína. Celá síť stezek je poseta informačními panely a odpočívadly. Ze Znojma do Uherského Hradiště vede pátevní Moravská vinná stezka, která spojuje starobylé Znojmo se slováckou metropolí – Uherským Hradištěm. Červeně značená Moravská vinná stezka prochází všemi moravskými vinařskými podoblastmi a protíná sedm z deseti okruhů místních vinařských stezek. Na její trase leží 70 vinařských obcí, desítky chráněných přírodních lokalit i významné historické a architektonické památky kraje.

Obrázek 3. 3 Moravské vinařské stezky



3.9.2 Lichtenštejnské stezky

Délka sítě: 174 km

Jde o síť cyklotras, které spojují památky rodu Lichtenštejnců na jižní Moravě v oblasti Lednicko-valtického areálu a v Dolním Rakousku. Břeclavská, Poštorenská, Lednická a Valtická stezka navazuje na nejdelší okruh příhraniční Knížecí stezky. Všechny ze jmenovaných stezek poznáme podle cyklistického značení, kde je vyobrazen rodový erb Lichtenštejnců. Rod Lichtenštejnců zde po dobu 400 let budovali krajinu, vytvářeli nádherné zahrady a především desítky letohrádků a loveckých objektů, kaplí, zámečků, zámku v Lednici a Valticích. Stezka láká památkami jako je: Dianin chrám, kaple svatého Huberta, zemědělský statek Nový dvůr, malebný vyhlídkový Apollónův chrám, umělá ruina letohrádku Janův hrad, Lednické rybníky, Hraniční zámek a mnoho dalších. Lednicko-valtický areál je zapsán v Seznamu světového a kulturního dědictví UNESCO. Každý rok na jaře probíhá otevírání Lichtenštejnských stezek, které láká stovky turistů.

3.9.3 Tematické cyklostezky Oslavanska

Délka sítě: 185 km

Region Oslavanska je romantickým místem, lemující údolí řek a skal. Nachází se zde čtyři hlavní cyklostezky: Energetická, Templářská, Pivovarská a Hornická. Templářská stezka je

věnována pivu Templář a vede kolem hradů Levnova a Templštiny. Hornická okouzlí návštěvníky hornickými památkami Rosicko-oslavanskému revíru. Pivovarská končí u legendárního pivovaru v Malešicích a Energetická cyklostezka pak spojuje dvě vodní díla – přehradu Mohelno s nejvyšší sypanou hrází v Evropě a vodní elektrárnu Dalešice. Cyklostezky se prolínají krásnými romantickými údolími přírodních parků na řekách Oslavě a Jihlavě, zalesněnou krajinou kolem zřícenin starých hradů a nabízejí zpevněné i lesní cesty vhodné pro horská kola. Všechny cyklostezky začínají na zámku v Oslavanech a každý rok na jaře probíhá jejich slavnostní Odemykání.

3.9.4 Páteří cyklostezka Krumlovsko-Jevišovicko

Délka sítě: 84 km

Stezka nabízí výhledy na krásy jižní Moravy, rozsáhlé lesnaté území Přírodního parku Jevišovka, zalesněný horský masiv Krumlovského lesa nebo údolí řeky Jihlavy s lužními lesy a menšími jezírky. Narazíme zde na zámek Moravský Krumlov, obec Jevišovice s Novým a Starým zámkem, středověký hrad Bítov a zříceninu hradu Cornštejn. Od zříceniny se stezka nabaluje na relaxační destinaci v okolí Vranovské přehrady. Pro cyklisty, kteří chtějí strávit v malebné krajině více dnů je zde postaven Cyklopenzion ve Višnové, který je oceněn certifikací „Cyklisté vítáni.“

3.9.5 Stezka srdcem jižní Moravy

Délka sítě: 50 km

Stezka srdcem jižní Moravy nabízí nejkrásnější místa Moravského krasu a Vyškovska. Nachází se zde velké množství jeskyní, propastí, slepých i poloslepých údolí, vývěry podzemních vod. Trasa spojuje města Blansko a Vyškov a je určena pro všechny cyklisty. Nenáročným terénem se návštěvníci dostanou z Moravského krasu – Skalního mlýna přes Punkevní jeskyně k propasti Macocha. V Punkevních jeskyních mohou cyklisté po odložení kol využít plavbu po řece Punkvě. Od propasti vede stezka k obci Sloup, kde se nachází vstup do Slouplo-šošůvské jeskyně. Poté se cyklisté dostanou náročnějším terénem do obce Ostrov u Macochy až k jeskyni Balcarka. Stezka pokračuje přes Jedenice, Ruprechtov, kolem Ježkovic do Vyškova. Na trase je umístěno 11 informačních panelů, seznamujících cyklisty s okolními místy. [26]

3.10 EuroVelo procházející Jihomoravským krajem

EuroVelo trasy jsou vedeny po existujících a plánovaných dálkových cyklotrasách, které musí splňovat některé z podmínek. Existuje jednotné značení logem EuroVelo. Trasy jsou značeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček, názvem trasy a názvem sítě tras. Jihomoravským krajem prochází tři ze čtyř tras EuroVelo vedoucí přes Českou republiku.

- **Eurovelo 4**

Trasa s označením EuroVelo 4 spojuje východ a západ Evropy. Jejími koncovými městy jsou Roscoff (nejzápadnější výběžek pobřeží Francie) a Kyjev na Ukrajině. Do Jihomoravského kraje vstupuje přes Českomoravskou vrchovinu. Na jižní Moravě vede historickým okolím Slavkova a regionem na Kyjevsku. Přivádí cyklisty k hradu Perštejn, odtud pak k brněnské přehradě. Turistickým lákadlem je Špilberk, katedrála Petra a Pavla, dále Slavkovský zámek, Milotický zámek a vede až do české mekky folkloru – Strážnic. Odtud EuroVelo 4 míří přes Olomouc do Polska a na Ukrajinu. EuroVelo 4 dosahuje délky **4 000 km**.

- **Eurovelo 9**

Trasa s označením EuroVelo 9 je nazývána Jantarovou stezkou. Jantarová proto, že byla v dávné minulosti důležitým dopravním koridorem k přepravě jantaru. **1930 km** dlouhá trasa vede z Gdaňska na pobřeží Baltu do Puly na Jadranu. Do České republiky vstupuje v Jeseníkách. Z Jeseníků pokračuje stezka přes Olomouc do Jihomoravského kraje. Úsek cesty Brno – Maribor je považován za jedno z nejkrásnějších míst na trase. Mezi atraktivitu na stezce patří Moravský kras, Pálavské vrchy, Mikulov a Lednicko-valtický areál. Z České republiky pokračuje stezka do Vídně.

Jantarová stezka se stala první značenou trasou EuroVelo v České republice. Slavnostní otevření proběhlo 18. května 2013.

- **EuroVelo 13**

Třetí trasa EuroVelo 13 je nezávázána Stezkou železné opory, která vede i podél hranic České republiky s Rakouskem a Německem. Na jižní Moravě vjíždí do NP Podyjí a z Podyjí do vinařského centra Znojma. Dominantou na trase je Mikulov a Lednicko-valtický areál. Její délka je **6800 km**.

Obrázek 3. 4 EuroVelo v České republice



[18]

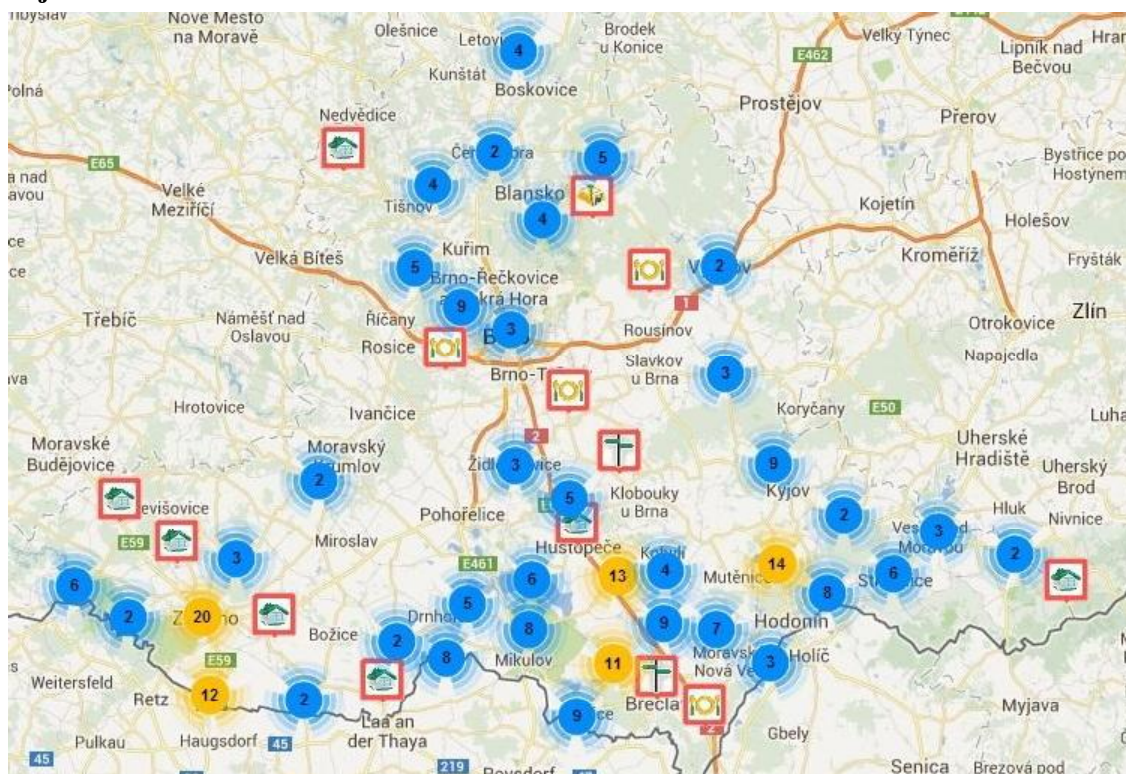
3.11 Doprovodná infrastruktura a služby v Jihomoravském kraji

K hlavním doprovodným službám v Jihomoravském kraji patří ubytovací a stravovací zařízení, opravy jízdních kol, poskytování turistických informací, půjčování, úschova, přeprava kol a zavazadel. Stravovacího zařízení je na území kraje velké množství, avšak kvalita nabídky a možnost úschovy kola je nedostačující k poměru celkového počtu. Pokrytí ubytovacích služeb uzpůsobených pro cyklisty je nerovnoměrné, ačkoli se situace stále zlepšuje. Opravy a servis kol je v Jihomoravském kraji převážně poskytováno malými subjekty, jejichž služby ani nejsou zaznamenány v databázi. O cyklistických službách nemá tudíž „přespolní turista“ pojem, a když už

se od místních obyvatel dozví, že v místě cyklistický servis je, má převážně krátkou pracovní dobu a o víkendech bývá zcela zavřen. Při poskytování informací turistickými centry musí mít poskytovatel speciální znalosti, musí propagovat pouze trasy, které jsou vhodné např. pro rodiny s dětmi, které jsou sjízdné, apod.

- **Ubytovací a stravovací zařízení** – Seznam ubytovacích a stravovacích služeb, které se zaměřují na potřeby cyklistů, nalezneme na internetové stránce www.cyklistevitani.cz, kde si podle kraje můžeme vyjet celou mapu s označením těchto služeb. Ubytovací zařízení musí splňovat určitá kritéria, mezi které patří výdej snídaní s minimálním obsahem tuků, možnost vyprání a vysušení oblečení, boxy pro přechovávání kol, možnost umytí kola, informační cedule Cyklisté vítáni, apod. Stravovací zařízení musí splňovat výdej energetických nápojů, bylinkových čajů, v jídelním lístku musí být alespoň jedno vegetariánské jídlo a jídla s minimálním množstvím tuků, odstavná místa pro kola, apod. [22]

Obrázek 3. 5 Ubytovací a stravovací zařízení s logem Cyklisté vítáni v Jihomoravském kraji



[21]

- **Půjčování kol** v Jihomoravském kraji umožňují kromě soukromých podnikatelů např. České dráhy. Půjčovny kol a vratné stanice ČD:

- Břeclav (celoročně denně 7 :00–20:00)
- Veselí nad Moravou (celoročně PO-PÁ 7 :15–17:00, SO-NE 7 :15–18.00)
- Znojmo (celoročně denně 7 :00–18:30)
- Hodonín (celoročně s objednávkou PO-PÁ 7 :15–17:00, SO-NE 8 :00–18:00)

Jízdní kola z těchto půjčoven lze rovněž vrátit v Jindřichově Hradci, Třeboni a Českých Velenicích. Cena půjčoveného se pohybuje v závislosti na době půjčení od 120 (6 hodin)-1750 Kč (za osmý a každý další den). Přeprava jízdních kol a zavazadel je zajištěna především po železnici, v okrajové míře jezdí také cyklistické autobusy, lanovky a lodě. Výjimečně jsou cyklistické půjčovny součástí ubytovacích zařízení. [13]

- **Přeprava kol** – V roce 2013 mají cyklisté v nepracovní dny v Jihomoravském kraji možnost využít kromě vlaků také cyklistické autobusy v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. V jízdních řádech jsou cyklistické autobusy označeny logem kola, kapacita je omezena počtem kol, který také nalezneme v jízdním řádu. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje nabízí celodenní jízdenku pro přepravu kol za 70 Kč. Cyklisté za jízdu zaplatí dvakrát více než pasažér bez kola. Cyklisté mohou využít tyto linky:

- 231 – Blansko-Jednovnice-Studnice
- 233 – Blansko-Sloup-Ludíkov-Benešov
- 251 – Skalice nad Svitavou-Boskovice-Velké Katovice-Jevíčko
- 256 – Boskovice-Skalice nad Svitavou-Kunštát-Olejnice
- 423 – Rosice-Ivančice-Oslavany-Uhelno
- 602 – Brno-Velešovice-Rousínov-Komořany-Podbřežice-Letonice-Bučovice
- 730 – Vyškov-Luleč-Nemojany-Tučapy-Komořany-Rousínov
- 750 – Vyškov-Studnice-Nové Sady [27]

- **Informační centra**

V Jihomoravském kraji existuje celá řada informačních center, kde by cyklisté měli získat informace o okolí. Nejvýznamnější informační centrum pro cykloturisty se nachází ve Znojmě.

Jde o **mezinárodní cykloturistické centrum služeb a informací**. Oficiální stránky www.cykloklubkucera.cz nabízí cyklistické tábory, cyklistické lékárničky, informují o místech technické a první pomoci. Adresa: 1 . mezinárodní cykloturistické centrum služeb a informací, Centrum Vodárna U Obří hlavy 7 , 669 02 Znojmo [29]

3.12 Cyklistické akce

Během celého roku můžou cykloturisté navštívit desítky kulturních a sportovních akcí na jižní Moravě. Abychom měli přehled o všech nabízených akcích, vytvořil portál www.cyklo-jizni-morava.cz kalendář akcí.

- **Krajem vína** – Jde o seriál 10 výletů, díky kterým máme možnost poznat všechny vinařské podoblasti jižní Moravy, vinaře, pěšinky vinogradů, abychom si užili nádhernou přírodu a krajinu. Každá z deseti akcí má jeden nebo více okruhů, ze kterých si vyberou jak zdatní cyklisté, tak i méně zkušené nebo rodiče s dětmi. Trasa má připraveno spoustu zastavek ve vinařských sklepech a zastávky u atraktivních památek. Mezi tyto akce patří například: Otevírání Lichtenštejnských stezek, Májové putování modrými horami a okolím, Kraj kvetoucí révy, Expedice krajem André, aj.
- **Otevřené sklepy** – Jde o návštěvu sklepních uliček, kterých můžeme na jižní Moravě nalézt zhruba 100. Některé vytváření celé sklepní osady se stovkami staveb. Sklepní uličky přilákávají stále více návštěvníků. Mezi tyto akce patří například: Ze sklepa do sklepa, Víno v oranžovém, Den otevřených sklepů v Mutěnicích, Putování po Blatnických búdách, Den otevřených sklepů v Pavlově, Zpívající otevřené sklepy, aj.
- **Festival otevřených sklepů** – Jedná se o festival svátku dobrého vína a jídla. Festival je dvoudenní víkendová akce. Registrace začíná v sobotu ráno a sklepy jsou zpřístupněné do neděle 15.00 hodin. Proběhly čtyři ročníky s 11 festivaly, kterých se zúčastnilo 340 vinařů z 50 obcí. Mezi jednotlivými obcemi jezdí festivalové autobusy. Cena vstupenky je v předprodeji 890 Kč, na místě 990 Kč. Mezi konané festivaly patří: Jarní festival, Stoly ve vinicích, Svatomartinský festival a Vánoční městský festival. [51]

4 ANALÝZA PODMÍNEK JIHMORAVSKÉHO KRAJE A SOUČASNÉHO STAVU CYKLOTURISTIKY V TOMTO KRAJI

Jihomoravský kraj je jeden z největších krajů naší vlasti, kde se cykloturistika těší vynikajícím podmínkám. Kraj se snaží vytvořit dobrý předpoklad pro nadále rozrůstající zájem o cykloturistiku. Avšak bez politické podpory, zejména oblasti regionálního rozvoje a dopravy by neuspěl.

V Jihomoravském kraji je v současné době mnoho regionů, kde je cyklistika považována za dopravní prostředek číslo jedna. Cyklisté často jezdí do škol nebo za zaměstnáním po silnicích I. a II. třídy.

Současný stav cyklistické dopravy se zjišťuje dopravním průzkumem (profilové sčítání, sčítání odstavených jízdních kol, směrový dopravní průzkum – dotazováním) a dalšími nástroji dopravního inženýrství.

V roce 2013 Rada Jihomoravského kraje schválila dotační program „Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji v roce 2013“, jehož cílem je podpora zkvalitnění infrastruktury cyklistické dopravy a rozvoj cyklistiky systémem budování bezpečných cyklostezek v Jihomoravském kraji. Za cíl si dávají mimo jiné rozvoj vhodných turistických produktů navazujících na cykloturistiku v Jihomoravském kraji dle specifických cílových skupin, podporu vinařské turistiky, vinařských cyklostezek a cyklotras s podporou značky „Vína z Moravy“, pokračování v budování a údržbě cyklotras a cyklostezek, aj. [33]

4.1 Průměrný cyklista

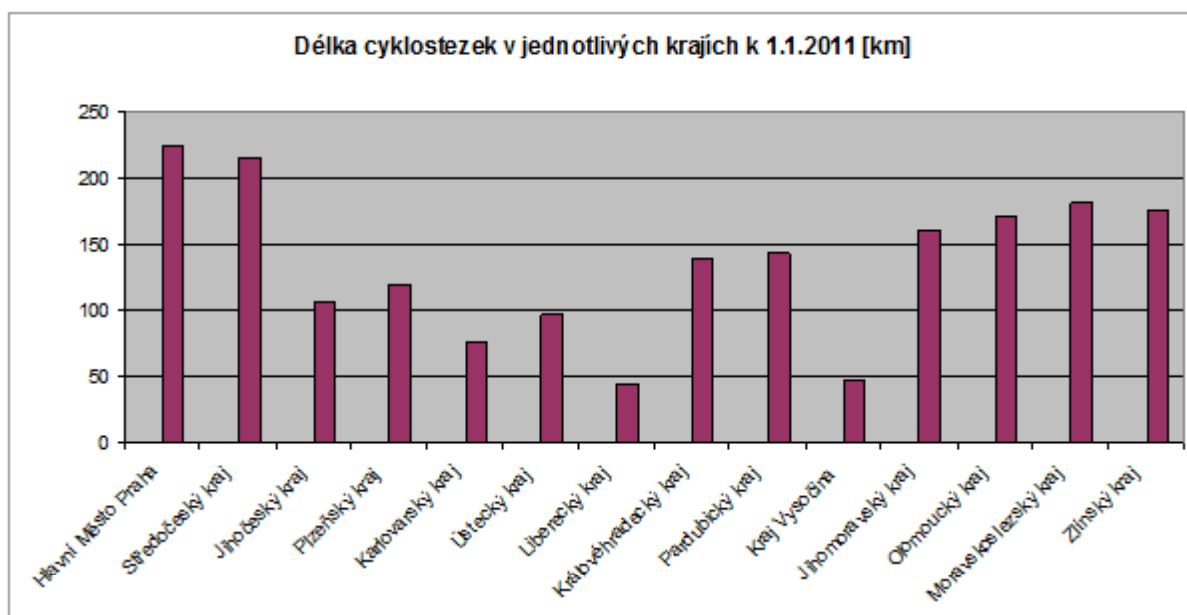
Jihomoravský kraj prováděl koncem listopadu 2011 průzkum v rámci projektu „Zažij kraj vína a památek na kole“ společně s finanční pomocí Evropské unie z fondu pro regionální rozvoj. V rámci tohoto projektu se přišlo k závěru, že průměrný cyklista stráví na jižní Moravě 5 dnů, ujede méně než 50 km a utratí od 500 do 1000 Kč za den. Během srpna 2011 bylo na 5 cyklistických místech (Blučina, Znojmo, Dyjákovičky, Lednice a Pasohlávky) dotazováno přes 607 respondentů. Více než polovina dotazovaných využívá kolo k výletům, 43% k rekreaci a pouze 13% ke sportu. Pro pětinu dotázaných je kolo dopravním prostředkem. Hlavním důvodem návštěvy jsou vinařské stezky (23 %), za atraktivitou krajiny a přírodními památkami jelo

19 % dotazovaných, 15 % cyklistů navštíví Moravu díky historickým památkám a turistickým zajímavostem. Mezi nejvyužívanější služby patří stravovací a ubytovací zařízení. 18 % mění místo ubytování a 17% kombinuje ubytování na jednom místě a změnu ubytování během dovolené. Z hodnocení vyplynulo, že cyklisté jsou na jižní Moravě spíše spokojeni, převládají pozitivní názory, avšak dostupnost služeb pro cyklisty a ubytovací zařízení, která by byla uzpůsobená pro cyklisty, stále chybí. [32]

4.2 Délka cyklotras

Podle statistik Centra dopravního výzkumu bylo v České republice k 1 . lednu 2011 přes 1903 km cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Nárůst v databázi cyklostezek je oproti roku 2009 o 302 km. Trendem posledních let je budování cyklostezek na místech, kde je vyšší koncentrace obyvatel. Nejrozsáhlejší systém cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty má podle grafu zveřejněného CDV území hlavního města Prahy (224 km) a Středočeský kraj (215 km). Nejméně Liberecký kraj (44,2 km). Jihomoravský kraj má podle průzkumu 161 638 m cyklostezek. Celkově se křížuje přes Jihomoravský kraj **přes čtyři tisíce km cyklotras** od lokálních až po ty mezinárodního významu.

Obrázek 4 . 1 Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1 . 1 . 2011 [km]



[36]

4.3 Postavení Jihomoravského kraje na „cyklistickém trhu“

Nejoblíbenější turistické regiony, hodnocení služeb (srovnání českých a zahraničních turistů):

- **Skupina 1 vysoce atraktivní:** Slovácko (38 %), Lednicko-Valtický areál, Jizerské hory, Podyjí
- **Skupina 2 atraktivní:** Frýdlantsko, Děčínsko a Lužické hory, Plzeňsko, Lužické hory a Ještědský hřbet, Jižní Čechy, Beskydy – Valašsko, Šumava – východ, Český ráj, Chrudimsko – Hlinecko, Střední Čechy - severovýchod – Polabí, Orlické hory a Podorlicko, Máchův kraj
- **Skupina 3 průměr:** Kladské pomezí, Krkonoše – východ, Krkonoše – střed, Tachovsko – Stříbrsko, Jeseníky, Vysočina, Poodří, Těšínské Slezsko, Zlínsko, Moravský kras a okolí, Pardubicko, Opavské Slezsko
- **Skupina 4 mírně podprůměrné:** Krkonoše – západ, České středohoří a Žatecko, Chodsko, Svitavsko, Střední Morava, Podzvičínsko, Hradecko, Krušné hory a

Podkrušnohoří, Krušné hory – západ, Střední Čechy – západ, Západočeský

lázeňský trojúhelník, Střední Čechy – jihovýchod, **Brno a okolí** [20]

4.4 Sčítání uživatelů cyklostezek v Jihomoravském kraji

Od srpna 2011 do července 2012 se uskutečnilo na pěti místech jižní Moravy sčítání cyklistů, pěších, in-line bruslařů a dalších uživatelů cyklostezek a cyklotras. Ke sčítání četnosti uživatelů cyklostezek sloužilo osm automatických sčítačů firmy Eco - counter. Sčítání je založeno na rozdílnosti teplot lidského těla a okolního prostředí a umožňuje rozlišit směr pohybu. Sčítač se může kamkoliv umístit díky flexibilnímu upevňovacímu systému.

Sčítače zaznamenaly **přes 430 000** průchodů a průjezdů. Sčítání bylo naplánováno kvůli účinnosti budoucích investic pro budování dalších tras, pro plánování doprovodné infrastruktury a pro účely marketingu cykloturistiky. Ke sčítání byla vybrána cyklostezka mezi Znojmem a Dubšicemi, stezka mezi Chvalovicemi a Dyjákovičkami, cyklostezka z Blučiny do Židlochovic (největší počet přes 124 tis.), promenáda v Pasohlávkách (109,7 tis.) a Lednicko-valtický areál. [28]

4.5 Nehodovost cyklistů

Nehodovost cyklistů je oproti vyspělým zemím, jako jsou Nizozemsko, Dánsko či Německo, stále vysoká. Je tudíž nutné vést kampaně zaměřené na cyklisty a současně je nutná tvrdá represe vůči neukázněným řidičům, kteří požitím alkoholu a nepřiměřenou jízdou snižují bezpečnost cyklistů.

Průměrná rychlost cyklisty je v rozmezí 12-25 km/h, avšak může dosahovat různých hodnot v závislosti na přehlednosti komunikace, příčném uspořádání komunikace, vybavení, dopravním zatížení, konstrukci jízdního kola, fyzické zdatnosti, směru a síle větru aj. Příčinou skoro všech úrazů na kole je chybějící cyklistická helma.

Od roku 1993 po rok 2011 byl nejkritičtější rok 1995, kdy bylo usmrceno 146 osob, naopak nejméně cyklistů bylo usmrceno v roce 2011 a to 50 osob. V roce 2012 bylo usmrceno o 14 cyklistů více než v předchozím roce, tj. 64 osob. Na celkovém počtu usmrčených osob, činil podíl cyklistů 9,1 %. Tzn., že každá 11 osoba byla cyklista. [36]

4.6 Nové cyklostezky v Jihomoravském kraji

V roce 2012 se mohli obyvatelé Jihomoravského kraje těšit z nových úseků cyklostezek. Otevřel se například úsek na dálkové trase Greenway Praha-Vídeň mezi Mikulovem a Novým Přerovem, který se stal součástí příhraničního okruhu „Na kole k sousedům“, významný úsek mezi Tišnovem a Štěpánovicemi nebo trasa Brno-Vídeň, kde se v sezoně eviduje více než 70 000 průjezdů. I v letošním roce přibyl úsek cyklostezek. Mezi ně patří i :

- **Nová cyklostezka na Znojemsku**

20. dubna 2013 se při příležitosti Dnu Země otevřely první kilometry cyklistické stezky v Podyjí na Znojemsku. V budoucnu má trasa sloužit cykloturistům na výlet ze severu Evropy až k Černému moři. Její označení bude 13 v modro-bílo-žlutém piktogramu, jako znak Evropské unie. Stezka železné opony je evropská dálková cyklotrasa, která vede od Severního ledového oceánu až k Černému moři. Dosahuje délky 10 000 kilometrů a v České republice je poprvé vyznačena v Jihomoravském kraji. Cykloturisté, kteří se po té stezce vydají, můžou vyrazit přímo od Barentsova moře, což je na hranicích mezi Norskem a Ruskem, a dorazit až k Černému moři na hranice mezi Bulharskem a Tureckem. Jde o dlouhodobý projekt. V roce 2004 vznikl projekt Zelený pás Evropy, která se snaží místa zpopularizovat. Stezka by měla v České republice začít u Aše a končit na Břeclavsku a být plně vyznačena na jaře 2014. [49]

- **Proznačení EuroVelo**

Jihomoravský kraj nejaktivněji podporuje rozvoj páteřních tras v České republice. 18. května tohoto roku byl vyznačen úsek EuroVelo 9 – Jantarové stezky. EuroVelo 9 vede z velké části po stejné stezce jako cyklistická stezka Brno-Vídeň. V rámci spolupráce s partnery kraje, Centrály cestovního ruchu Jižní Moravy a Weinviertel Tourismus vybudoval Jihomoravský kraj nové odpočívadla na trase, vydali vícejazyčnou brožuru pro EuroVelo 13 a navrhli vedení této trasy. [18]

4.7 Propagace v Jihomoravském kraji

K propagaci cyklistické dopravy slouží televizní a rozhlasové vysílání, články, reklamy v novinách a tiskové konference, internet, informační brožury, plakáty a letáky, různé sportovní

a vinařské akce a události, informační stánky, školení, kurzy, přednášky, politické, plánovací a strategické dokumenty aj.

Dne 1 . 10. 2010 začala propagace Jihomoravského kraje, Nadace Partnerství, Centrály cestovního ruchu – Jižní Morava a rakouského partnera Weinviertel Tourismus k realizace projektu „Zažij kraj vína a památek na kole“. Hlavním cílem projektu byla spolupráce Rakousko – Česká republika 2007-2013. Cílem byla optimalizace značení cyklotras a stezek, vytvoření společných příhraničních turistických produktů, monitoring cyklistů, propagace cykloturistiky, zvýšení návštěvnosti při maximálním využití regionálních zvláštností, zvýšení ekonomického významu turismu, budování doprovodné infrastruktury, aj. Mezi přínosy projektu patří mimo jiné i tištěné propagační materiály.

- Brožura vinařských stezek jižní Moravy a Weinviertelu
- Příhraniční mapa jižní Moravy a Weinviertelu
- Informační brožura stezky Železné opony
- Slovníček turistických frází (v česko – německo - anglické verzi) [40]

Ve dnech 19. a 20. ledna 2013 probíhal v areálu brněnského výstaviště veletrh **Region-Tour a GO**, kde se prezentuje i nabídka cykloturistiky. Cyklisté mohli získat různé propagační materiály na stáncích krajů. Jihomoravský kraj měl připraven samostatný pultík a získal ocenění právě za produkt „Zažij kraj vína a památek na kole.“ [41]

Mezi průvodce Jihomoravským krajem patří např. Cykloprůvodce Moravou a Slezskem, Cykloturistika na Jižní Moravě, Cykloprůvodce Kyjovskem, apod. V informačních centrech nabízí některé propagační materiály a mapy zcela zdarma.

4.8 Internetové portály Jihomoravského kraje

- Internetový portál www.jizni-morava.cz

Jde o oficiální portál cestovního ruchu jižní Moravy. Na úvod seznamuje návštěvníky s velmi stručnou charakteristikou této oblasti a předkládá škálu nejtypičtějších zájmů: vinařství, folklor, gastronomie, dovolená, cykloturistika, hrady, zámky a muzea, přírodní zajímavosti a kongresová turistika. Po kliknutí se zobrazí podrobnější informace na stejné interne-

tové stránce, avšak po kliknutí na cykloturistiku se zobrazí portál www.cyklo-jizni-morava.cz. Na úvodní stránce nalezneme mapu polohy tohoto regionu, názvy obcí, turistická informační centra a mikroregiony. U každé z obcí je stručná charakteristika oblasti, čím je známá, adresa, GPS souřadnice, jejich oficiální internetové stránky a kontakt. Stránka seznamuje s turistickými atraktivitami, dává typy na výlety, pořádané akce seřazené podle specifických forem. Jihomoravský kraj má svůj portál www.kr-jihomoravsky.cz, ale zde se nachází zprávy z kraje.

- **Internetový portál www.cyklo-jizni-morava.cz**

Jak vypovídá název, portál je zaměřen pouze na cykloturistiku na jižní Moravě. Stejně jako předchozí portál, i on nabízí cíle, trasy a výlety po území. Po kliknutí na jednotlivou trasu se zobrazí její průběh, charakteristika, parametry, popis trasy a její zajímavosti. Nechybí ani obrázek s převýšením na trase. Portál také seznamuje s 3D modely významných objektů Jihomoravského kraje, které jsou součástí spolupráce Jihomoravského kraje a Trnavského samosprávného kraje v oblasti cyklistiky. K přímému prohlížení 3D modelů musí mít uživatel nainstalovanou aplikaci Google Earth. Na stránce chybí veřejně přístupné fórum o možnostech i jiných cyklistických tras, než které jsou zde zmíněné. Portál umožňuje stažení cyklistického slovníčku, což je bonus pro cyklisty, kteří plánují trasy například po mezinárodních trasách EuroVelo.

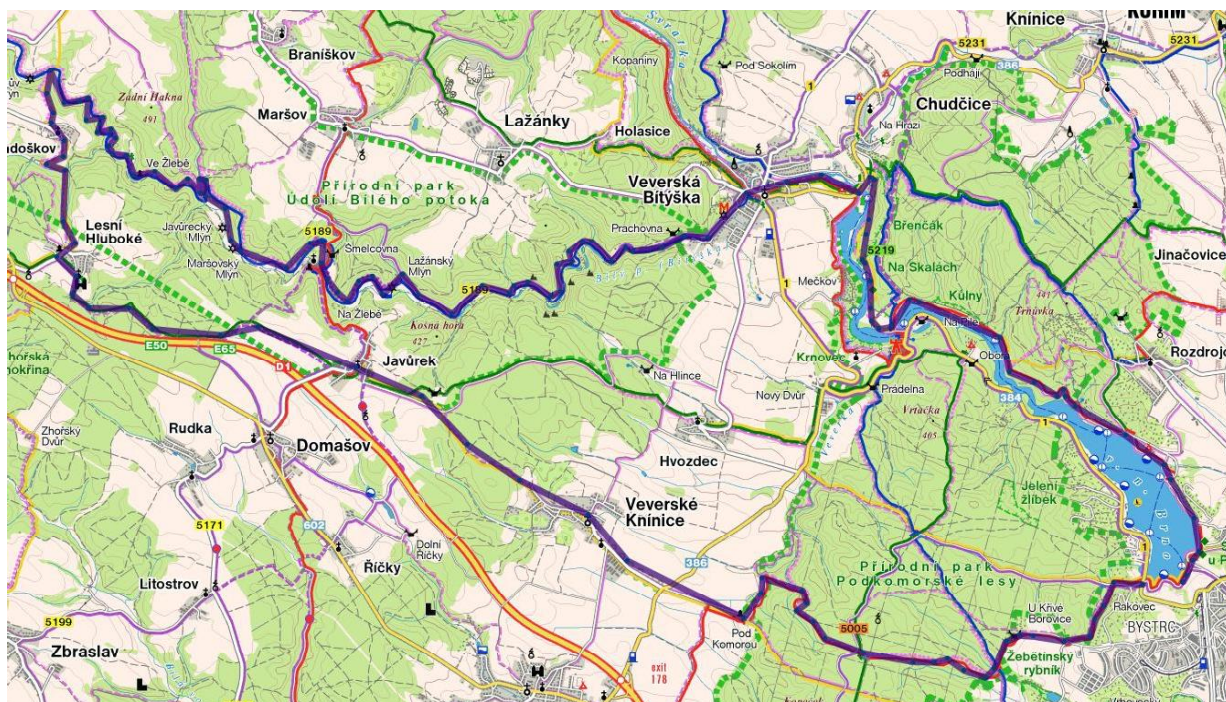
4.9 Návrh cyklistického výletu po okolí města Brna

Trasa výletu začíná u brněnské přehrady tzv. Príglu. Je možnost sem dojet tramvají nebo autem. První kilometry vedou po červené stezce po pravém břehu přehrady. V těchto místech se nachází větší množství chodců a bruslařů, protože je zde dobré zázemí a je to nejbližší útěk do přírody z centra Brna. Cesta stoupá po asfaltu, pak zabočí mezi chatky do kopce. Po příjezdu na kopec lze vidět sídliště v Bystrci a cesta směřuje doprava po červené. Cesta se mění v polní, kdy je lepší jet opatrně nebo přilehlým lesíkem. Cesta se kolíbá krajinou a dovede nás až na rozcestí, kde nastupuje prudší stoupání, které nás dovede k Helenčině studánce, odkud vede značka k nedaleké lesní asfaltce, která nás dovede až na lesní, která klesá k Podkomorské hájovně. Odtud vede cesta přes několik stoupání do obce Devět křížů, odkud se jede po žluté z kopce a postupně do vesnice Borkovec, odkud se vracíme údolím Bílého potoka. Do údolí vede hezký

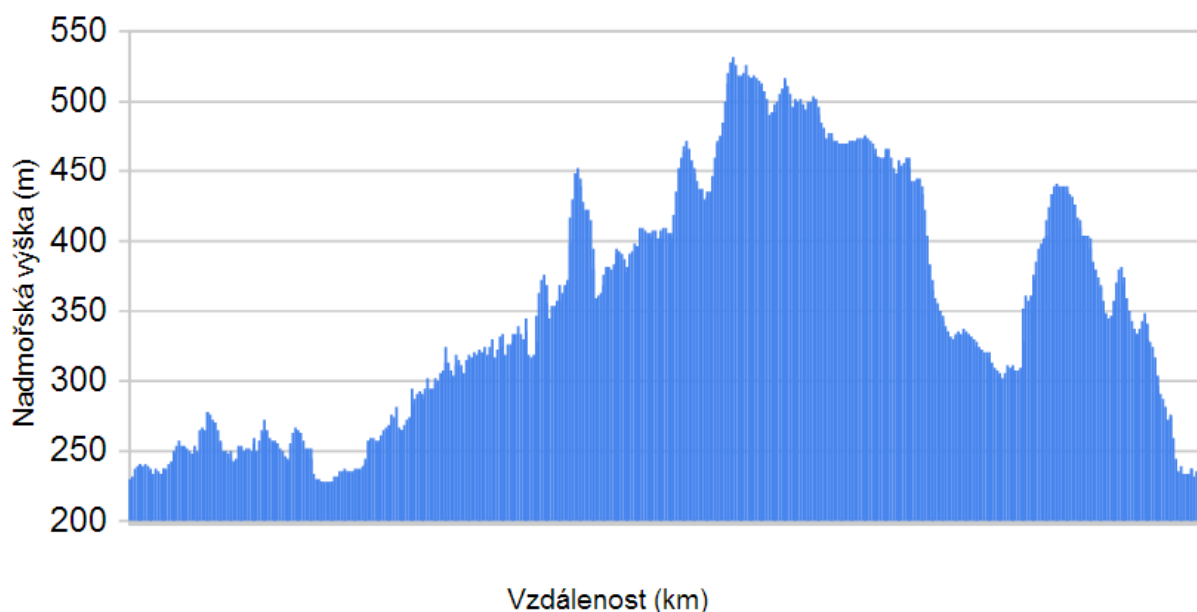
technický sjezd, který ocení nejen cyklista. V údolí je nutné počítat s tím, že se musí potok nejednou přebrodit, ale pokud není voda vysoko, tak se nemusíte bát. Údolí vede přes několik brodů a zaplavených míst lze údolím projet až k občerstvení Šmelcovna a dále až do Veverské Bítýšky. Zde se napojíme na zelenou trasu a přes řeku Svatku se dostaneme až do posledního přístaviště parníků na přehradě a odtud je možnost dvojí volby. Zkušení cyklisté mohou vyjet po úbočí přehrady po úzké cestičce až k hradu Veveří. Od hradu již vede červená značka, která nás přivede až k samotné hrázi, kde lze v úbočí spatřit pozůstatky nedobudované dálnice Varšava – Vídeň. Od hráze se dá opět vrátit autem, nebo tramvají.

Celková délka výletu je **48 km**, počet nastoupaných metrů je **1 320 m**, povrch a náročnost trasy je určen pro zkušené cyklisty a terénní kola. Na trase je spousta zajímavých míst. Trasu je vhodné jezdit za suchých podmínek. Občerstvit se cykloturista může v restauraci Šmelcovna, v restauraci na náměstí ve Velké Bítýšce a na spoustě dalších místech lemujících trasu.

Obrázek 4 . 2 Výlet po okolí Brna - trasa



Obrázek 4 . 3 Výlet po okolí Brna – výškový profil



Zdroj: Vlastní zpracování pomocí serveru cykloserver.cz

4.10 SWOT analýza cykloturistiky v Jihomoravském kraji

V rámci prostudovaných materiálů je sestavena SWOT analýza na podmínky cykloturistiky v Jihomoravském kraji.

4.10.1 Silné stránky

S1 – Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky v mezinárodních dohodách a smlouvách, podpora v krajích a městech, strategických rozvojových materiálech a územních plánech.

S2 - Nabídka významných přírodních a kulturních atraktivit z pohledu zahraničního i republikového turismu (Moravský kras, Lednicko-valtický areál, Slavkovské bojiště), množství mezinárodně uznávaných a chráněných kulturních památek a krajinných oblastí, včetně národního parku.

S3 – Spousta vysoce hodnotných přírodních lokalit - NP Podyjí, CHKO Moravský kras, Pálava, Bílé Karpaty, 16 přírodních parků, Oblastí Natura 2000, biosférické rezervace Pálava a Dolní Morava.

S4 - Cyklisté při návštěvě Jihomoravského kraje mohou spojit výlet se sousedním Slovenskem a Rakouskem.

S5 - Velkou výhodou je tradice vinařství a vinařské cykloturistiky, zachovaný folklor a folklorní slavnosti a s tím spojené cyklistické akce konané během celého roku a rozsáhle vybudované cyklistické vinařské stezky.

S6 - Jihomoravský kraj věnuje budování stezek zvýšenou pozornost. Vytvořil pozici koordinátora, který se rozvojem těchto tras zabývá.

S7 – Masový rozvoj cykloturistiky, nový trend životního stylu, který se mění každý rok a cyklistů přibývá.

4.10.2 Slabé stránky

W1 – Nedostatečné průzkumy intenzity cyklistické dopravy, nehodovosti cyklistů a dělby přepravní práce.

W2 – Není vytvořen žádný ucelený soubor pro propagaci cyklistické dopravy v České republice. Nesoulad vyznačených tras s mapovými podklady a rozcházející se mapové podklady.

W3 – Nehodovost cyklistů. Avšak většina cyklistů nepoužívá základní nástroj pro svoji bezpečnost – cyklistickou přilbu.

W4 – Nedostatečná regulace v chráněných krajinných oblastech.

W5 – Není vytvořeno dostatečné opatření proti krádežím kol, nedostatečné množství odkládacích prostor pro kola a dalších doprovodných cyklistických služeb (hotely nemají prostory pro úschovu, nízká frekvence cyklistických autobusů, aj.)

W6 – Chybí singltreky – speciálně postavené stezky pro terénní cyklisty a ostatní uživatele, špatná informovanost o tom, jaký potenciál mohou mít terénní cyklistické pro turistický ruch.

4.10.3 Příležitosti

O1 – Vysoká turistická atraktivita.

O2 - Stabilizace místního obyvatelstva ve venkovském prostoru v důsledku výrazného zvýšení návštěvnosti doposud nedoceněných oblastí a míst v ekologicky cenném území prostřednictvím

nových cyklotras. To vyvolává potřebu pro budování dalších stravovacích a ubytovacích služeb, servisů, půjčoven kol, turistických informačních center, aj.

O3 – Využití polních cest pro stavbu cyklostezek, rozvinutí principu partnerství mezi jednotlivými subjekty, zpřístupnění dosud méně navštěvovaných přírodních a historických míst. Při stavbách mostů a cest myslet na cyklisty, při budování průmyslových zón zajistit náhradu za přetížení silnice souběžnou cyklostezkou.

O4 – Podpora malých a středních podniků zabývajících se výrobou jízdních kol, podpořit propagaci cyklistických autobusů a spolupráci s okolními státy.

O5 – Efektivní využívání finančních prostředků z domácích i zahraničních zdrojů.

O6 – Rozvinutí informačního systému, center, cyklistických busů, informačních tabulí a pořádného značení.

O7 – Potenciál vzniku doprovodných aktivit pro výstavbu a údržbu stezek, příležitost pro setkávání lidí, smysluplná aktivita. Na mnoha místech České republiky se pravidelně před začátkem jara setkává skupina lidí a místo připravují na sezonu.

O8 – Zvýšení informovanosti cyklistů o možných následcích plynoucích z nedostatku bezpečnostních prvků.

4.10.4 Hrozby

T1 – Nedostatečná komunikace při prosazování Cyklostrategie a nedořešení některých specifik v legislativě, která by bránila k rozvoji cyklistické dopravy. Např. hrozba možné legislativy pro užívání lesa a omezení práv cyklistů.

T2 – Při špatné regulaci jízdy cyklistů do chráněných území může dojít k negativnímu dopadu na krajinu (zejména lokality se zvýšeným výskytem vzácných rostlin a živočichů). Masovou cykloturistikou se může ovlivnit životní prostředí.

T3 – Nedostatečná nabídka doprovodných služeb podél cyklostezek.

T4 – Označení lesních cest značkou B1 zákaz vjezdu, místo značky B11 zákaz vjezdu motorových vozidel.

T5 – Budováním asfaltových cyklostezek dochází ke srážkám mezi cyklisty a bruslaři nebo ke konfliktům mezi nimi.

T6 – Předsudky vůči „nebezpečným terénním cyklistům“.

T7 – Nedostatek finančních prostředků pro rozvoj cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji, nezájem některých obcí a měst.

T8 – Výstavba cyklostezek mezi obcemi na větší vzdálenost, kde dochází ke špatně sepsaným smlouvám a může tak dojít jen k částečné výstavbě cyklostezky, která končí na hranici obcí.

5 NÁVRHY A DOPORUČENÍ

Uvedené návrhy a doporučení vycházejí z výsledků analýzy SWOT pro analýzu cykloturistiky v Jihomoravském kraji.

5.1 Propojení silných stránek (S) s hrozbami (T)

S1, S3 s T2, T4

Definice problému: Přetlak terénních cyklistů je zde zřejmý a dopady na chráněná území mohou být ničivé. Vybudovávání asfaltových cyklostezek je neestetické, neekologické a hlavně také není žádané.

Návrh řešení: Lze vybudovat singltreky nebo naučné stezky, které jsou sjízdné pro zkušenější cyklisty a tím pádem jsou pro ně také lákavé. Cyklisty tak lze záměrně odklonit do míst, která budou pro jejich potřeby postačující, a omezí se tím nevyžádaný pohyb cyklistů v chráněném území. Vybudovávání takových tras není tolik nákladné a na cyklisty působí lépe díky tomu, že se pohybují ve volné přírodě. Mnohdy pro takové účely stačí vyznačit trasu podobným způsobem, jako se provádí turistické značení a cyklisté si stezku sami „vyjezdí“.

S1, S6 s T7

Definice problému: Při výstavbě cyklistických stezek se regiony zaměřují hlavně na financování z dotačních programů. Dochází tak poměrně často k nenaplnění cílů stavby, protože pokud je žádost o dotaci vypsána špatně a není schválena, tak se může výstavba stezky zpozdit až o několik let.

Návrh řešení: Bylo by vhodné, aby obce hledaly i jiné způsoby financování. Ať už formou sponzorských darů od místních podnikatelských subjektů nebo formou veřejných sbírek. Další možnost je prodej pozemků v okolí výstavby cyklostezek s podnikatelským záměrem občerstvení nebo jiného zázemí, které cykloturisté využívají na svých vyjíždkách.

S6 s T8

Definice problému: Nedostatečně stanovené podmínky při budování cyklostezek a nedostatečná spolupráce se zahraničními obcemi.

Návrh řešení: Správa Jihomoravského kraje by měla udat směr sepisování smluvních podmínek výstavby cyklostezek, aby nedocházelo k odstoupení od smlouvy z jedné strany v době, kdy je část cyklostezky již ve výstavbě. Spolupráce by se měla prohloubit také se zahraničními obcemi, protože cyklisté rádi poznávají kultury zahraničních regionů, ale přes hranice vede jen malé množství stezek a velmi často se stává, že stezky končí na hranicích a nemají dalšího pokračování, čímž je myšleno v obou směrech.

S7 s T5

Definice problému: Dnešní návaly cyklistů na stávajících stezkách jsou enormní a je zřejmé, že některé stezky nejsou dostatečně dimenzovány pro stávající nápor. Hlavní problém zde způsobuje pohyb chodců, bruslařů a cyklistů zároveň, ale také skupiny cyklistů, které nejezdou za sebou, ale někdy jezdí i vedle sebe a neumožňují tak rychlejším cyklistům bezpečný průjezd. Vzhledem k tomu, že cyklistika je dnes vnímána společností také jako společenská událost, přátelé si jedou povykládat na kolo, a proto jedou vedle sebe.

Návrh řešení: Jako velká změna by zde mohlo být rozšíření nejvyužívanějších cyklostezek tak, aby se pohodlně vešly na trasu všechny tři skupiny. Levnější a dočasné řešení může být středová čára oddělující protisměrný pohyb a informační cedule, které by neformální cestou informovali nejen cyklisty, ale i chodce a bruslaře o pravidlech, které musí na stezce dodržovat. Zde by byla nutná úprava zákona, který by určoval způsob pohybu osob, zvířat a nemotorových dopravních prostředků po cyklostezkách, aby byly jasně dána pravidla a nedocházelo ke zbytečným konfliktům a předcházelo se tak i případným zraněním.

5.1.1 Vyhodnocení

V současné době se v cykloturistice skýtá mnoho menších a méně závažných problémů, které se projevují spíše jako neuspokojená poptávka a jejich řešení je často snadné. Největší problém představuje legislativa, která neumožňuje urychlení výkupu nebo zestátnění pozemků, kterými by mohla procházet nová cyklostezka. Doprovodné programy a služby jsou v Jihomoravském kraji stále v rozvoji a některé jsou dokonce na poměrně vysoké úrovni a to díky dlouhodobému návalu cyklistů, kteří se pravidelně vrací z různých koutů nejen České republiky ale i zahraničí. Při putování po kraji se velmi často stává, že cyklista dorazí na konec stezky a je nucen jet dále po silnici II. třídy, čímž je ohroženo jeho bezpečí a snižuje se tak ra-

pidně atraktivita dané oblasti. Kraj a podnikatelské subjekty by se měli zaměřit na rozčlenění zájmů cykloturistů za pomoci doprovodných akcí a zajistit tak lepší rozložení kapacit cyklostezek a doprovodných služeb do celé sezóny.

5.2 Propojení slabých stránek (W) s příležitostmi (O)

W1 s O1

Definice problému: Pravidelný monitoring cyklostezek pro zlepšení podmínek pro cyklisty a ekonomického prospěchu pro danou oblast.

Návrh řešení: Pomocí tvorby pravidelných průzkumů lze přesněji monitorovat, o které místa je jaký zájem a podle výše zájmu lze stanovit typ a šířku nově budovaných stezek. Existuje stále spousta atraktivních lokalit, které nemají vybudovanou infrastrukturu stezek ani zázemí, které by přilákaly větší počet návštěvníků a podpořily tak ekonomický růst regionu. Pro region jsou důležití návštěvníci, kteří přijedou z jiných krajů na více dnů a rádi se vrací. Takovým zákazníkům je nutné poskytnout každý rok nějaké změny, aby se cítili vždy příjemně, mohli objevovat nová místa a měli důvod se vracet.

W6 s O6

Definice problému: Nedostatečné množství odkládacích prostor pro kola.

Návrh řešení: Příkladem zde může být Lednicko-Valtický areál, kam každoročně zamíří tisíce cyklistů a majitelé provozoven ani město stále neuzpůsobili venkovní prostory pro odkládání kol a jejich zabezpečení proti krádeži. Cyklisté pak opírají svá kola o budovy, které tím poškozují. Je nutné spojit design rámu stojanu pro kola s jeho použitelností, aby nedocházelo k poškození kola a stojan zajišťoval stabilní oporu pro kolo. Další možností jsou úschovny kol, které však také vyžadují odkládací prostory a také ještě osobu, které bude poskytovat dozor nebo obsluhu. Cyklisté by jistě rádi uvítali tuto službu jako neplacenou, protože se můžeme setkat s tím, že před budovou úschovny stojí spousta kol jen proto, že je lidem líto utracet 10 korun za každé místo, které navštíví a využijí zde úschovny kol.

W3 s O8

Definice problému: K závažným zraněním dochází převážně v kritických situacích a to zejména jízdou v noci bez osvětlení, mimo cesty určené pro kola a také jízdou v opilosti. V zá-

koně je stanoveno, že cyklista má být osvětlen, ale ceny příslušenství na kola jsou na takových cenových úrovních, že mnozí cyklisté raději šetří a riskují tak zdraví nebo i život sebe a dalších účastníků provozu.

Návrh řešení: Pokud nedojde k důsledným policejním kontrolám, které budou hlídat dodržování pravidel o osvětlení cyklistů, tak je nutné zřídít osvětlení alespoň při vysoce frekventovaných cyklostezkách. Dále je nutné učit cyklisty, aby nosili přilbu i přesto, že jim zkazí účes. Tento bod se týká nejen dětí, ale také dospělých, protože z kola může spadnout každý a poměr ceny přilby a léčebných výloh je jasný ukazatel, že přilba by měla být součástí povinné výbavy.

W8 s O9

Definice problému: České dráhy poskytují možnost cestování vlakem s kolem. V podstatě se jedná o možnost umístění kola do upravených vagonů, které však neodpovídají potřebám cyklistů. Odkládání kol na nástěnné držáky je značně náročné a i silný muž má s takovým typem uložení kola problém. Stávající uchycení kol je za přední kolo, které je nutné dostat do výšky asi 180 cm, přičemž jej lze držet jen za řídítka. Člověk musí tedy vyvinout větší sílu než je skutečně potřeba.

Návrh řešení: Řešením by mohlo být stěnové uchycení kola za rám nebo jiné části kola. Pro tento způsob skladování kol během přepravy není nutné zdaleka tolik prostoru a díky lepšímu rozložení síly a menší páce na ramena obsluhy lze snadno zavěsit kolo do větší výšky při vynaložení menší síly.

W9 s O9

Definice problému: Při pohledu na mapu tras linek cyklobusů je zřejmé, že hranice územně správních celků působí jako stěna, která omezuje dopravu cyklistů do lokalit, které jsou turisticky zajímavé. Přitom síť linek autobusů umožňujících přepravu kol v kraji je poměrně hustá.

Návrh řešení: Pomoci by zde mohlo zlepšení návaznosti jednotlivých linek mezi kraji nebo kombinace návaznosti linek autobusů na vlaky. V takovém případě by však bylo nutné sjednotit jízdné, protože při přestupování z vlaku na autobus by se cena jízdného vyšplhala již tak vysoko, že by mohla cena jednodenního výletu čtyřčlenné rodiny přesáhnout únosnou hranici.

5.2.1 Vyhodnocení

Výstavba nových cyklostezek je zásadně ovlivněna finančními potřebami, a protože zdroje jsou značně omezené, tak je nutné přesně určit, které cyklostezky, by měly být dokončeny prioritně. K tomu by mělo sloužit monitorování pohybu cyklistů v rámci kraje. K tomu patří také poskytování služeb, jako jsou např. stojany pro kola, ubytování atd. Jejich nedostatek způsobuje agresivitu cyklistů, kteří opírají kola o stěny památek, čímž může dojít k poškození fasády budovy. V Jihomoravském kraji je za základní atraktivitu považovány ochutnávky místních vín. Cyklisté posilnění alkoholem by však neměli sedat na kola. Tento rozpor zřejmě nejde vyřešit jednoduchým zásahem, ale je možné předcházet možným zraněním a konfliktům a to pravidelnými kontrolami silniční nebo městské policie, která by mohla tolerovat alkohol v krvi cyklistů, ale měla by být přísná k jejich výbavě jako je helma a osvětlení.

Mezi další body, které by se v kraji mohly zásadně změnit, by mohlo být zlepšení integrace hromadné dopravy mezi okolními kraji včetně zahraničí. Samozřejmě se jedná o dlouhodobou spolupráci vlaků a poskytovatelů autobusové dopravy, která by měla za úkol zajistit vyšší atraktivitu pro výlety napříč krajem.

6 ZÁVĚR

Cykloturistika je nedílnou součástí cestovního ruchu v Jihomoravském kraji a má zde již vybudované své místo a postavení. Místní podnikatelé si uvědomují potenciál cykloturistiky a začínají své služby uzpůsobovat pro cykloturisty. Je zde spousta projektů, která se snaží o rozvoj cyklistické dopravy jak na místní, tak i národní úrovni. Kromě toho se na brněnském výstavišti tyto projekty prezentují spolu s nabídkami pro cyklisty. Do Jihomoravského kraje ročně zavítá velké množství cykloturistů, které láká kouzlo místního kraje. K nejatraktivnějším místům tohoto kraje patří návštěva Moravských vinařských stezek a akcí, které jsou zde pořádány.

V úvodu své bakalářské práce jsem se zaměřila charakteristiku cykloturistiky. Každý cykloturista musí být obeznámen alespoň se základní problematikou cykloturistiky. Musí znát základní značky pro orientaci v terénu, apod. Nabídka v Jihomoravském kraji je značná. Konkrétní oblasti nabízí neskutečné výlety na kole přírodou, uvědomují si potřebu o těchto trasách informovat a propagovat jejich existenci. Vzhledem k počtu udělených certifikací projektu „Cyklisté vítání“ je vidět, že cykloturistika v Jihomoravském regionu má vynikající podmínky a stále se rozrůstají.

Práce hodnotí také průměrného cyklistu. Dotazováním bylo zjištěno, že průměrný cyklista stráví v oblasti pět dnů, ujede méně jak padesát kilometrů a utratí 500 – 1000 Kč. Dále je v bakalářské práci uvedena délka tras oproti ostatním krajům a postavení kraje na cyklistickém trhu oproti jiným krajům. V další části své práce popisují propagaci Jihomoravského kraje a hodnotím internetové portály jižní Moravy. Na konci této části jsem vytvořila SWOT analýzu Jihomoravského kraje, jeho silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. Svou práci jsem dokončila návrhy a doporučeními plynoucími z této SWOT analýzy.

Snad se cyklistika bude nadále vyvíjet tím správným směrem a budou se minimalizovat problémy se střety cyklistů, aut a jiných účastníků provozu, budou se vytvářet spolky na údržbu lesních cest a cyklistika bude i nadále aktivitou, která zlepšuje stav mysli a přináší uvolnění a uspokojení z cest.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Knižní publikace

- [1] DANĚK, Antonín a Jiří GLET. Putování po Moravě a Slezsku: tipy na výlety a dovolené. 2 . rozš. vyd. Ostrava: Montanex, 1999, 208 s . ISBN 80-7225-046-9
- [2] DEKOSTER, J . A U . SCHOELLAERT. Cyklistika pro města. Olomouc: Ministerstvo životního prostředí, Centrum dopravního výzkumu, 2002. 80 s . ISBN 80-7212-197-9
- [3] HALADA, Andrej et al. Na kole křížem krážem po Moravě a Slezsku. Havlíčkův Brod: Fragment, 2007, 126 s . ISBN 978-80-253-0331-3 .
- [4] KOTLER, Philip. Marketing a management. 12. vyd. Praha: Grada, 2007, 792 s . ISBN 978-80-247-1359-5 .
- [5] KVĚT, Radan. Památky podél cest a stezek na jihu Moravy. Brno: Šimon Ryšavý, 2012, 79 s . ISBN 978-80-7354-107-6 .
- [6] LESCHINGER, Martin a Čestmír KARPÍŠEK. Cyklovýlety po Česku: na kole za poznáním Čech, Moravy a Slezska. Ústí nad Orlicí: Flétna, 2009, 291 s . ISBN 978-80-903652-7 -8 .
- [7] PODHORSKÝ, Marek a Michael SCHNEIDER. Jihomoravský kraj. Praha: Freytag & Berndt, 2005, 200 s . ISBN 80-7316-143-5 .
- [8] SEDLÁČKOVÁ, Helena a Karel BUCHTA. Strategická analýza. 2 . přeprac. a rozš. vyd. Praha: C . H . Beck, 2006, 119 s . ISBN 80-717-9367-1 .
- [9] VYSTOUPIL, Jiří et al. Atlas cestovního ruchu České republiky. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006, 157 s . ISBN 80-239-7256-1 .

Internetové zdroje

- [10] ABECEDAZDRAVI.CZ: CYKLISTIKA NEZATĚŽUJE KLOUBY, JE VHODNÁ I PRO OBÉZNÍ [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://pohyb-sport.abecedazdravi.cz/cyklistika-nezatezuje-klouby-je-vhodna-i-pro-obezni>
- [11] BRAINTOOLS.CZ: SWOT analýza [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : http://www.braintools.cz/swot-analyza.htm#.Uc2_ZTvvvCI
- [12] BRNO.CZ: Cyklistická doprava v Brně [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.brno.cz/mapy/cyklisticke-stezky/>
- [13] CD.CZ: Půjčovny kol ČD v Jihomoravském kraji [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cd.cz/volny-cas/pujcovny-kol-cd/jihomoravsky-kraj/-5949/>

- [14] CESKOJEDE.CZ: Obecně o cykloproduktech, cyklobalíčcích [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/obecne-o-cykloproduktech/>
- [15] CESKOJEDE.CZ: Údržba značení cyklotras [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/znaceni-cyklotras/udrzba-znaceni/>
- [16] CESKOJEDE.CZ: Česko jede [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cesko-jede/>
- [17] CESKOJEDE.CZ: Cyklisté vítáni [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/cykliste-vitani/>
- [18] CESKOJEDE.CZ: Cyklisté vítáni [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/dalkove-cyklotrasy-cr/eurovelo-a-cesko/>
- [19] CESKOJEDE.CZ: Koordinace sítě dálkových cyklotras ČR [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/koordinace-dalkovych-tras/>
- [20] CESKOJEDE.CZ: Postavení turistických regionů na cyklistickém trhu [online]. 2008 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.ceskojede.cz/rubriky/obecne-informace/turisticke-regiony/>
- [21] CYKLISTEVITANI.CZ: Certifikace cyklisté vítáni [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]
Dostupné z : <http://www.cyklistevitani.cz/uvod.aspx>
- [22] CYKLISTEVITANI.CZ: Podmínky certifikace [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cyklistevitani.cz/Podminky-certifikace.aspx>
- [23] CYKLISTIKAKRNOV.CZ: Tělesný pohyb a jeho vliv na zdraví [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.cyklistikakrnov.com/Clanky/Clanky/Telesny-pohyb-a-jeho-vliv-na-zdravi.htm>
- [24] CYKLISTIKAKRNOV.CZ: Základní parametry a typy cyklistických tras [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Zakladni-parametry-cyklistickych-tras.htm>
- [25] CYKLODOPRAVA.CZ: Central MeetBike [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z :
<http://www.cyklodoprava.cz/central-meetbike/>
- [26] CYKLO-JIZNI-MORAVA.CZ: Regionální cyklotrasy [online]. 2010 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/regionalni-cyklotrasy>

- [27] CYKLO-JIZNI-MORAVA.CZ: Cyklobusy IDS JMK [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/cyklobusy-ids-jmk>
- [28] CYKLO-JIZNI-MORAVA.CZ: Sčítání uživatelů cyklostezek na území Jihomoravského kraje [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/scitani-uzivatelu-cyklostezek-na-uzemi-jihomoravskeho-kraje---scitace-jmk00004-az-jmk00008>
- [29] CYKLOKLUBKUCERA.CZ: Adresa a kontakty [online]. 2008 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.cykloklubkucera.cz/view.php?cislocianku=2008010080>
- [30] CYKLOKONFERENCE.CZ: Cyklistická legislativa a plánování [online]. 2010 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://2010.cyklokonference.cz/tema-2/>
- [31] CYKLOKONFERENCE.CZ: Finance a cyklostezky [online]. 2010 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://2010.cyklokonference.cz/tema-3/>
- [32] CZECHTOURISM.CZ: Monitoring návštěvníků v turistických regionech České republiky - Fakta a inspirace z výzkumného projektu [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : http://www.czechtourism.cz/files/regiony/07_01_08_monitoring_navstevniku_fakta_inspirace.pdf.
- [33] EDOTACE.CZ: Podpora rozvoje cyklistiky a cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji v roce 2013 [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.edotace.cz/katalog-dotaci/podpora-rozvoje-cyklistiky-a-cyklisticke-dopravy-v-jihomoravskem-kraji-v-roce-2013-11584/>
- [34] GREENWAYS.CZ: Greenways jsou... [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.greenways.cz/Vse-o-Greenways/Greenways-jsou.aspx>
- [35] IBESIP.CZ: Cyklisté [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.ibesip.cz/cz/statistiky/statistiky-nehodovosti-v-ceske-republice/dopravni-nehodovost-v-obdobi-1993-2011/dopravni-nehody-dle-ucastnika-1993-2011/cykliste>
- [36] ISMUNI.CZ: Doprava [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/js13/geograf/web/pages/07-doprava.html>
- [37] JIZNI-MORAVA.CZ: Cykloturistika a pěší turistika [online]. 2010 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.jizni-morava.cz/?tpl=62>
- [38] KCT.CZ: Turistická značení podle KČT [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct>

- [39] KOLEMKOLA.CZ: Historie cyklistiky [online]. 2008 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kolemkola.cz/historie-cyklistiky.html>
- [40] KR-JIHOMORAVSKY.CZ Projekt "Zažij kraj vína a památek na kole" [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=142848&TypeID=2>
- [41] KR-JIHOMORASKY.CZ: Jihomoravský kraj se představil na veletrhu RegionTour 2013 [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=199096&TypeID=2>
- [42] KR-KARLOVARSKY.CZ: Značení tras [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kr-karlovarsky.cz/Cyklo/znaceni/>
- [43] KUDYZNUDY.CZ: Portál kudy z nudy.cz - fenomén mezi portály cestovního ruchu [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.kudyznudy.cz/O-kudy-z-nudy.aspx>
- [44] LEDNICKO-VALTICKYAREAL.CZ: Výlety na kole [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.lednicko-valticky-areal.cz/vylety.php>
- [45] MORAVSKYKRAS.NET: Turistické trasy Moravského krasu [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.moravskykras.net/stezky.html>
- [46] NAKOLE.CZ: Zdeněk Procházka: Uherské Hradiště chce o cyklisty pečovat [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.nakole.cz/clanky/923-zdenek-prochazka-uherske-hradiste-chce-o-cyklisty-pecovat.html>
- [47] NPPODYJI.CZ: Na kole [online]. 2012 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.nppodyji.cz/na-kole>
- [48] PRAHOUNAKOLE.CZ: Faktory atraktivity [online]. 2011 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://prahounakole.cz/2011/10/faktory-atraktivita/>
- [49] ROZHLAS.CZ: Na Znojemsku se otevírá část nové cyklostezky, která vede podél bývalé Železné opony [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/na-znojemsku-se-otevira-cast-nove-cyklostezky-ktera-vede-podel-byvale-zelezne-opony--1202409
- [50] SLOVACKO.CZ: Cykloturistika [online]. 2008 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.slovacko.cz/aktivni-pobyt/15399/>
- [51] STEZKY.CZ: Otevřené sklepy [online]. 2013 [cit. 2013-06-28]. Dostupné z : <http://www.stezky.cz/Akce/Otevrene-sklepy.aspx>

SEZNAM ZKRATEK

- 3D – trojdimenzionální, trojrozměrný svět
- 4C – *Customer, Cost, Competitors, Country* - model čtyř zkoumaných faktorů: zákazníci, náklady, konkurence a národní specifika
- apod. – a podobně
- CDV – Centrum dopravního výzkumu
- č . - číslo
- ČeMBA – Česká mountainbiková asociace
- ČD – české dráhy
- ČT – čtvrtek
- DPH – daň z přidané hodnoty
- DPPO – daň z příjmů právnických osob
- ECF – *European Cyclist's Federation* – Evropská federace cyklistiky
- EIA – *Environmental, Impact, Assessment* – vyhodnocení vlivů na životní prostředí
- ha - hektar
- HDP – hrubý domácí produkt
- CHKO – chráněná krajinná oblast
- ICEA –
- GPS – *Global Positioning System*- celosvětový systém k určování pozice
- Kč – Koruna česká
- KČT – Klub českých turistů
- km - kilometr
- m – metr
- m² – metr čtvereční

- MHD – městská hromadná doprava
- MTB – *Mountain bike* – horské kolo
- např. – například
- NP – Národní park
- PÁ – pátek
- PEST – *Political, Economic, Social, Technological* – analýza politických, ekonomických, sociálních a technologických faktorů
- PO – pondělí
- Sb. – sbírka zákonů
- ST – středa
- SWOT – *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* – analýza silných, slabých stránek, příležitostí a hrozeb
- tj. – to je
- tzv. – takzvaný
- UCI – *Union cycliste Internationale* – Mezinárodní cyklistická unie
- UNESCO – *United, Nations, Educational, Scientific and Cultural Organization* – Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
- ÚT - úterý

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠBTUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Uherském Hradišti dne 15. července 2013

.....*Paluříková*.....

Kristýna Paluříková

SEZNAM PŘÍLOH

Seznam tabulek

- **Tabulka 2 .1** Schéma SWOT analýzy; zdroj [Vlastní zpracování], str. 29
- **Tabulka 3 .1** Cyklotrasy Lednicko-valtického areálu; zdroj [44], str. 33

Seznam obrázků

- **Obrázek 2 .1** Směrová tabule; zdroj [38], str. 15
- **Obrázek 2 .2** Návěst před křižovatkou; zdroj [38], str. 16
- **Obrázek 2 .3** Směrové tabulky; zdroj [38], str. 16
- **Obrázek 2 .4** Cykloturistická značka, šipka a směrovka; zdroj [38], str. 16
- **Obrázek 2 .5** Logo Cyklisté vítání; zdroj [17], str. 21
- **Obrázek 3 .1** Cyklistické trasy na území NP Podyjí – Thayatal; zdroj [47], str. 34
- **Obrázek 3 .2** Cyklodoprava ve městě Uherské Hradiště; zdroj [46], str. 35
- **Obrázek 3 .3** Moravské vinařské stezky; zdroj [26], str. 37
- **Obrázek 3 .4** EuroVelo v České republice; zdroj [18], str. 40
- **Obrázek 3 .5** Ubytovací a stravovací zařízení s logem Cyklisté vítání v Jihomoravském kraji; zdroj [21], str. 41
- **Obrázek 4 .1** Délka cyklostezek v jednotlivých krajích k 1 . 1 . 2011 [km]; zdroj [36], str. 47
- **Obrázek 4 .2** Výlet po okolí Brna – trasa; [Vlastní zpracování], str. 51
- **Obrázek 4 .3** Výlet po okolí Brna – výškový profil; zdroj [Vlastní zpracování], str. 52

Seznam příloh

- **Příloha 1** : Jihomoravský kraj, str. 71
- **Příloha 2** : Greenways v České republice, str. 71
- **Příloha 3** : Standardní cyklistické značení v České republice, str. 72
- **Příloha 4** : Porterův model pěti sil, str. 73